第４回 徳島県係留施設検討会　議事概要

日　　時：令和８年８月２５日（火）　１５：００～１７：００

場　　所：徳島県庁１０階　特別大会議室

出 席 者：以下のとおり

委　員

番号	会長	氏　名	所　　属　　等	会 議 出 欠	備　　考
1	会長	山中　英生	徳島大学大学院社会産業理工学研究部 研究部長顧問	○	
2	副会長	奥嶋　政嗣	徳島大学大学院社会産業理工学研究部 社会基盤デザイン系教授	○	
3		竹信　正寛	国土交通省国土技術政策総合研究所 港湾・沿岸海洋研究部 港湾施設研究室長	○	WEB参加
4		木下　明	一般社団法人日本マリーナ・ビーチ協会 調査研究部長	○	
5		中村　英雄	特定非営利活動法人新町川を守る会　会長	○	
6		岡部　恭子	特定非営利活動法人アクア・チッタ　理事長	○	
7		阿部　晋也	徳島ヨットクラブ　会長	○	
8		三谷　泰生	あわクルージングクラブ　理事長	○	
9		關　博	有限会社小松島マリーナ　代表取締役	欠席	
10		吉本　創一	株式会社旭洋びざんマリーナ	欠席	

オブザーバー

1		国土交通省四国地方整備局 徳島河川国道事務所　河川占用調整課長	○	
2		国土交通省四国地方整備局 小松島港湾・空港整備事務所　企画調整課長	○	
3		海上保安庁徳島海上保安部　交通課長	○	
4		国土交通省四国運輸局　徳島運輸支局 首席運輸企画専門官	○	
5		徳島県県土整備部　河川政策課長	代理 竹田主査兼係長	
6		徳島県農林水産部　生産基盤課 水産基盤・国営担当課長	代理 吉岡主任	

【議事概要】

［議事２－１．係留施設に関する検討について］

事務局より資料２（１.「規制・予防措置」の取組状況、２.「係留施設の確保」に関する前回までの検討概要、３.「津田地区暫定的な係留施設」の整備について、４．その他中央部での取組み（沖洲マリンターミナル、万代中央ふ頭））について説明。

＜委員＞

管理体系の説明で、ボートパーク広島の紹介があったが完全に民間所有の BOO 方式なのか。BTO 方式が普通だと思うが。

＜委員＞

ボートパーク広島については BOO 方式でやっている。一部、施設等に公的資金が入っているとは思うが基本的には利用料金制度でやっており、独立採算で回している。

＜委員＞

いずれにせよ、管理・運営の考え方が重要である。この事業が「公的な必要性に基づいて進めるべき事業」か、あるいは「民間需要に合わせて利用者がコストを支払うべき事業」か。しかし民間採算だけでやろうとすると負担が大きすぎて放置艇対策として成り立たないとも思われる。公的資金を入れる正当性をはっきりさせておくべき。

＜事務局＞

最終的な移転先となる「沖洲マリンターミナル」では、恒久的な施設として民間の力や背後地と一体となった賑わいづくりなどを総合的に考えていく必要があると考えている。今年度から検討している「徳島小松島港長期構想検討委員会」でもゾーニングや課題抽出を進めており位置づけを決めていく予定。

津田地区においては「暫定」として、放置艇対策・津波対策を早期に進めるため 10～15 年程度の使用を想定しており、そのため管理形態についてはたちまちは「県直営」で管理していこうと提案させてもらった。

＜委員＞

津田地区については暫定施設とはいえ水域に余裕があるが、例えば大学ヨット部や若い人が利用可能なスロープなどの簡易的な設備を想定してもらえると、「文化の継承」や「教育の場」にも繋がっていくので、そのあたりも検討してもらいたい。

＜事務局＞
　津田地区の整備を検討するにあたり、県内の大学生からもヒアリングを行っており、そうしたニーズがあることは把握している。予算や暫定施設としてのコストバランスを考慮しながらどこまで対応できるか詳細設計の中で検討していきたい。

＜委員＞
　アンケート結果について、「津田地区暫定的な係留施設に移動するか」の問いについて「その他」と回答した人８名の内容については分かるか。

＜事務局＞
　大半は、「詳細な条件（費用や設備）によって移動を検討する」という回答結果であった。具体的には「アンカーの打ち直しなどの費用負担の有無によって移動を考える」といった回答内容。

＜委員＞
　整備規模の１５０隻の妥当性について、河川や付近に停めている放置艇も順次収容していく前提であるから少し多めの１５０隻に設定し、必要に応じて増設というのは賢明だと思うが、「１５０隻」の根拠について説明してほしい。

＜事務局＞
　ケンチョピアからの移転希望がアンケート結果では約８割であり、現在係留している１３０隻の約８割で１００隻を想定。周辺の放置艇や他の地区からの受入を約５０隻と見込んで合計１５０隻規模としている。供用後にさらに移転希望や放置艇受入ニーズが多い場合には水域には余裕があるので浮桟橋の増設を検討する予定。

＜委員＞
　水深について、図面では 2m 程度となっているが浅いところでは 1.6m 程度という話も聞いた。喫水の深いヨットの所有者も多数いると思うが水深については問題ないということか。

＜事務局＞
　浅いところで 1.6m、深い南側では 2.2～2.8m 程度の水深がある。そのため、喫水の深いヨットは水深の深い位置に配置し、喫水の浅いプレジャーボートは水深の浅いエリアに配置し、ゾーニングすることを考えている。他県のボートパークも２ｍ以上の深い水深を確保できているところは少ない。この方法で現在の係留艇は十分受入可能と考えている。

＜委員＞
　暫定でしばらく使う施設としては非常に立派な施設となる印象。だからこそ、管理・運営方法については最初から「県直営」と決めつけるのではなく、指定管理者制度など民間のノウハウを導入する選択肢も排除せずに考えていくべきだと思う。
まずは直営で初めて期間の中で指定管理に移行することや、それに伴う料金設定とすることも重要。昨今の物価高騰、イニシャルコスト、ランニングコストの高騰も考慮しある程度は現実的なラインで余裕を持って設定すべき。

＜事務局＞
　料金や維持、管理形態については他県の詳細な事例をヒアリングするなどして検討を進めていきたい。これから本格的に詳細設計に入っていくが、今日の検討会での意見を踏まえ整備のグレードを決定していく。それにより整備費や維持管理費が変わってくるが、放置艇対策は公的な意義が強く、建設費・維持管理費を利用者料金のみで回収するのは利用者負担からしても難しいとも考えている。そのため、公的な支援と利用者負担のバランスを総合的に勘案して料金設定したい。
　管理体系についても、当面は県直営でスタートし、運営が軌道に乗った段階で指定管理者制度等へ移行できるかどうかも含めて今後検討していきたい。

＜委員＞
　指定管理者制度だから県が費用負担しなければならないという訳ではない。駐車場運営などでよくあるように、運営が黒字化して指定管理料がマイナス（事業者が県に納付金を支払う方式）になる形態もある。
　なので民間の運営ノウハウで効率的に管理してもらい、人件費を抑え収益の一部を県に収める形も構築可能だと思う。県のスタンスや事業のミックス理論に基づいて柔軟に検討してもらいたい。

＜委員＞
　ケンチョピアの船は許可を得ている放置艇ではない船。一方で県内では1,400～1,500隻近い放置艇が存在している状況。多数の放置艇に対する対策はどう考えているか。所有者が分からない船も多いと思うが、「係留施設整備」と「取締り対策」が両輪で動かないと根本的な解決にならないと思うがどう考えているか。

＜事務局＞
　放置艇は令和４年時点で約1,800隻あったが、指導強化等のソフト対策により現在は1,400隻程度まで減少している。引き続き合同パトロール当の指導強化を進めていきた

い。
　しかしながら県北部や南部においては適法に係留できる受け皿となる施設自体が絶対的に不足している状況。現在は本格的な係留施設を整備する前段階として既存岸壁に係船環などを設置し暫定的に係留を許可する対策を並行的に進めている。
　まずはこの「県中央部」でのモデルを成功させ、それを北部・南部へと横展開し、祖ソフトとハードの両輪で放置艇対策を加速していきたい。

＜委員＞
　現在、詳細設計中とのことだが設計の完了は具体的にいつごろか。

＜事務局＞
　現在、詳細設計の契約も済ませており作業を進めている段階。今日の検討会での意見を踏まえて今年度中に詳細設計を終わらせる予定。

＜委員＞
　防災のための早期移転というストーリーは理解できる。これには巨額の公的資金が投入されることになると思うが、将来的に「沖洲マリンターミナル」に恒久的な大マリーナを整備するのであればわざわざ二重投資になるような「暫定施設」は作る必要があるのか。

＜事務局＞
　将来的な最終目標である「沖洲マリンターミナル」については、港湾計画の改定から始まり、防波堤建設、浚渫、陸上施設の整備など大規模なハード整備は必要となり、財政状況や開発手続きを考慮すると少なくとも 10～15 年以上の時間がかかる。
　しかしながら南海トラフ地震はいつ発生するか分からず、津波対策を 10～15 年先延ばしするわけにはいかない。そのため、すでに静穏息が確保されている「津田第 2 水面貯木場」を暫定的な受け皿として活用し、早期に市街地からの移転を実現することが重要と判断している。
　また、二重投資を最小限に抑えるためにも、浮桟橋や係船ビームなどのハード設備はそのまま沖洲へ移設して流用できる設計を考えている。

＜委員＞
　暫定的な係留施設（津田）においてもスーパーヨットの係留を考えているのか。その場合、水深や施設スペックは対応可能なのか。

＜事務局＞

津田地区においてはスーパーヨットの受入は想定していない。現時点でマリンピア沖洲に約 50mのポンツーンがあり、そこで受入実績がある。また、万代中央ふ頭前においても受入実績がある。

スーパーヨット受入については「マリンピア沖洲」、「万代中央ふ頭」と役割分担を考えている。

＜委員＞

万代中央ふ頭について。先般、スーパーヨットが寄港した際には地域がすごい賑わった。市民にとって身近にそうした素晴らしい船や水辺があることは大きな魅力であり街づくりの原動力になる。

また、阿波踊りヨットレースなどのイベントの際も多くのヨットが並ぶ景観はイメージアップにもなり、たくさんの見物人が訪れた。

津田に整備される暫定施設も単に舩を物理的に置いておくだけの場所にするのではなく、イベント、マリンアクティビティ、子供から大人までが港や海に親しみ街の魅力向上に繋がる施設となってほしい。

＜事務局＞

万代中央ふ頭においては「水辺の賑わいづくり」の各として背後地と連携したビジターバースとしての活用を位置づけている。今年度、詳細設計に着手しており現在の老朽化した浮桟橋をより使い勝手のよいものに更新する予定。

今年度策定する「長期構想」においてもしっかりと位置づけ、段階的にハード整備を進め、まちづくりと連携した魅力的な水辺空間を実現したい。

［議事２－２．その他］

事務局より資料２（今後の検討会スケジュール）について説明。

－以　上－