

# 徳島小松島港 中期構想

2020年3月

四国地方整備局 小松島港湾・空港整備事務所

徳島県

## はじめに

---

徳島小松島港は、古くから天然の良港として知られ、また、藍の積出港としても栄えました。近年になって外国貿易のための大型岸壁や物流・生産拠点としての産業団地を整備し、徳島県の経済発展を支えてきました。現在は、四国で唯一となる首都圏を結ぶフェリー航路や阪神港を結ぶ国際フィーダー航路、国際コンテナ航路等を有し、四国の産業・経済にとって重要な港湾となっています。

一方で、港湾背後への高速道路延伸や新たな企業の立地、トラックドライバー不足等によるフェリーへのシフト、クルーズ船寄港の増大といった新たな社会情勢の変化とともに、港湾施設等は、老朽化や陳腐化が進行しており、徳島小松島港を取り巻く環境は大きく変化してきています。

このような中、徳島小松島港の長期的なイメージを見据え、港湾の利用と施設等の整備の両面から中期的な構想と小松島港区活性化プラン（以下、中期構想等）を取りまとめました。

中期構想等では、徳島小松島港が抱える課題と将来的な要請を整理し、これに対して、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、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、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等の施策を進めることで、便利で、使い勝手の良い「みなと」を目指すことにしています。なお、中期構想等は、今後の徳島小松島港の利用や整備についての方向性を示しつつ、取りまく状況の変化を考慮しながら構想自体の点検、検証と改善、見直しを行うこととしています。

この中期構想等は、徳島小松島港を利用、整備する方々は勿論、さらに広く県民、市民の方々にも手にとっていただき、そこからさらに中期構想等の発意や創造へと発展することを期待します。また、中期構想等においては、必要な範囲でふれるにとどめた防災対策などは、今後さらに専門家等を交えての議論が深まることを期待したいと思います。

おわりに、中期構想等を取りまとめるにあたって、徳島小松島港中期構想・活性化検討委員会座長である徳島大学大学院の山中英生教授をはじめ、多数の関係者の方々にご意見、ご協力を頂きましたことに対し、心より感謝の意を表します。

## ■目次

1. 徳島小松島港中期構想・活性化検討委員会の設置 .....	1
2. 徳島小松島港の概要 .....	4
2-1. 徳島小松島港の沿革.....	4
2-2. 徳島小松島港の現況.....	6
2-2-1. 周辺の企業立地状況 .....	6
2-2-2. 海上取扱貨物 .....	7
2-2-3. 主要貨物 .....	8
2-3. 徳島小松島港を取り巻く状況の変化.....	12
2-3-1. 人口減少と高齢化 .....	12
2-3-2. 製造品出荷額及び貿易額 .....	13
2-3-3. 海上取扱貨物量の動向 .....	14
2-3-4. 船舶の大型化 .....	16
2-3-5. クルーズ船寄港状況 .....	17
2-3-6. フェリー・RORO 船の利用動向 .....	19
3. 徳島小松島港への要請 .....	22
3-1. 港湾利用上の要請.....	22
3-1-1. 有識者意見 .....	22
3-1-2. 背後企業からの要請 .....	24
3-2. 上位関連計画.....	27
3-2-1. 国 .....	27
3-2-2. 県 .....	29
3-2-3. 市 .....	31
3-3. 徳島小松島港の課題及び要請.....	32
4. 徳島小松島港の長期的なイメージ .....	41
5. 徳島小松島港の中期構想 .....	44
5-1. 取組み方策.....	46
5-1-1. 物流に関する取組み    【課題 1～5、要請 3 に対応】 .....	46
5-1-2. 賑わい・観光に関する取組み    【課題 3・5、要請 2・3 に対応】 .....	46
5-1-3. 産業振興に関する取組み    【課題 1、3～5、要請 1・3 に対応】 .....	46
5-2. 徳島小松島港中期構想.....	48
5-3. 徳島小松島港の将来望まれる姿の実現に向けた施策体系(まとめ) .....	58
6. おわりに .....	59

# 1. 徳島小松島港中期構想・活性化検討委員会の設置

## ■背景

### 徳島小松島港を取り巻く環境の変化

港湾背後への高速道路延伸、新たな企業立地の動向、クルーズ船寄港の増大、トラックドライバー不足、南海トラフ地震等の切迫性の高まり、港湾施設等の老朽化、陳腐化など徳島小松島港を取り巻く状況は大きく変化しています。

### 現状の対応

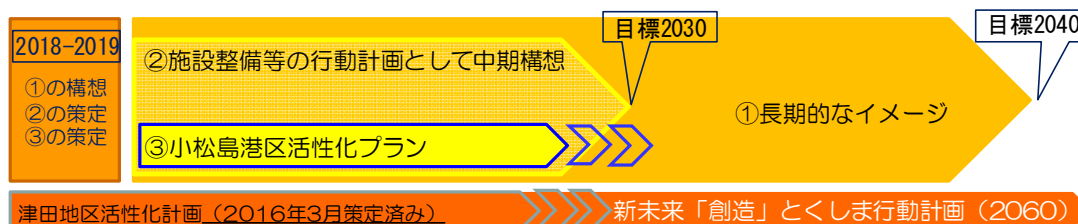
沖洲(外)地区では、フェリーの大型化に対応した耐震機能も有するフェリーターミナルが2014年に整備されました。

津田地区では、徳島県において津田地区活性化計画が2016年3月に策定されました。

## ■目的

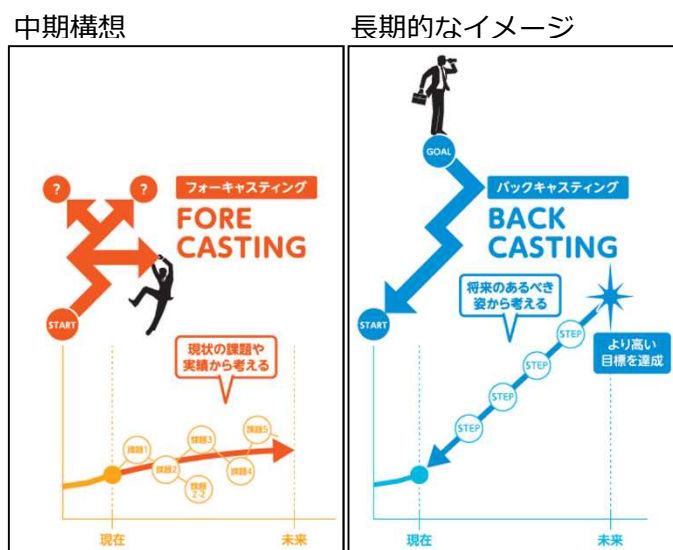
以下に挙げる①～③を目的に、学識者、港湾関係者、行政による「徳島小松島港中期構想・活性化検討委員会」を組織する。

- ①徳島小松島港の長期的(概ね20年程度)なイメージを構想
- ②長期的なイメージを見据え、中期的(概ね10年程度)な計画として中期構想案を策定
- ③中期構想との整合を図りつつ、港からの活性化方策を小松島港区について策定(別冊)



## ■検討の進め方

長期的なイメージはバックキャスティング思考(将来のあるべき姿から考える)、中期構想はフォーキャスティング思考(現状の課題や実績から考える)により検討しました。



出典：視覚会議

## 徳島小松島港中期構想・活性化検討委員会

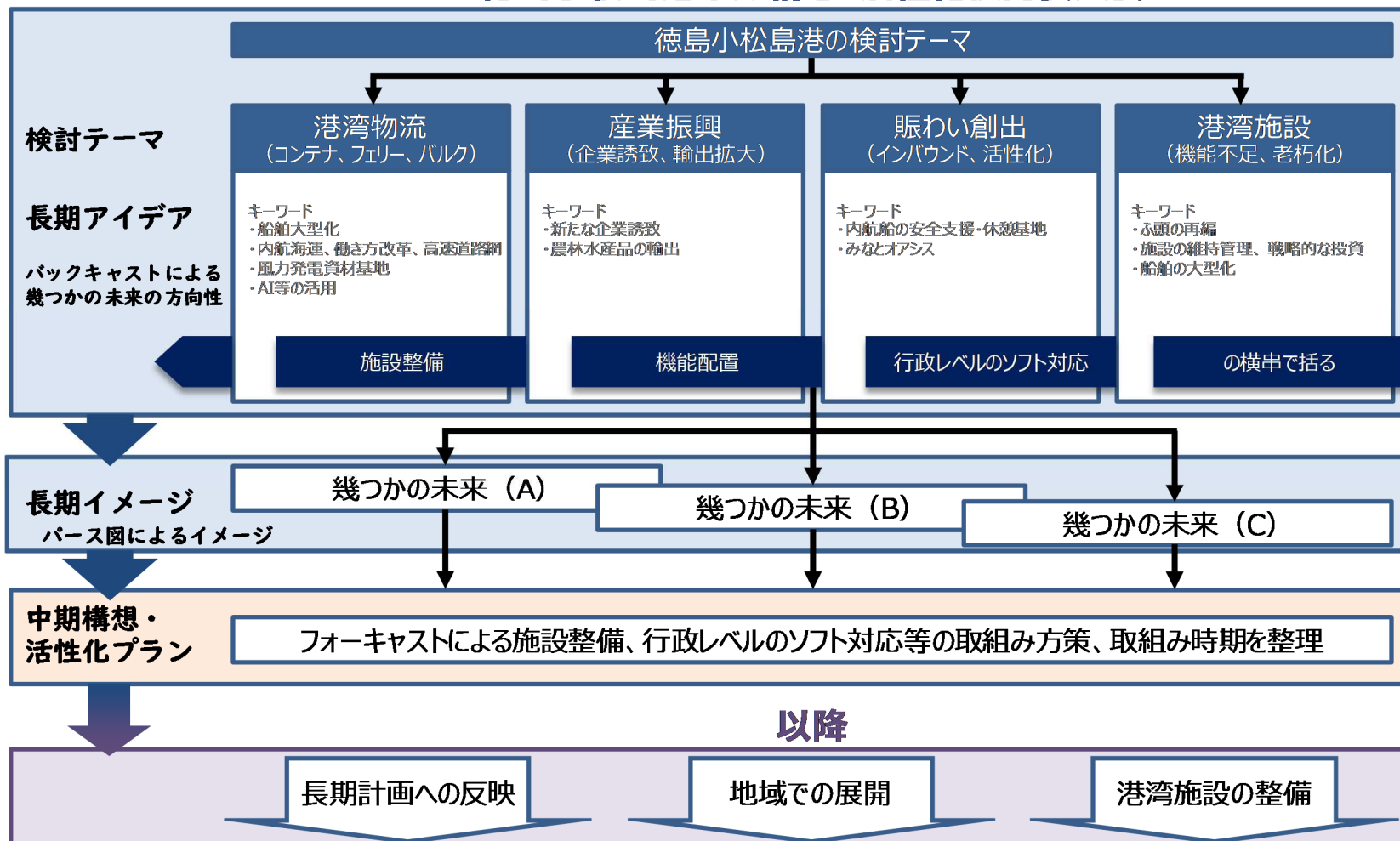


表 1.1 徳島小松島港におけるバックキャスト、フォーキャストの検討イメージ

徳島小松島港中期構想・活性化検討委員会 委員名簿

所 属	職 名	氏 名
徳島大学大学院	教授	山中 英生
徳島大学大学院	助教	尾野 薫
阿南工業高等専門学校	准教授	加藤 研二
一般社団法人 徳島県トラック協会	会長	栗飯原 一平
徳島県商工会議所連合会 徳島小松島港振興協会	会長	中村 太一
徳島小松島港運協会	会長	端村 欣示
徳島県木材協同組合連合会	理事長	松田 功
徳島県内航海運組合	理事長	(村田 泰) 沖野 雅信
小松島商工会議所	会頭	安平 剛之
一般財団法人 徳島県観光協会	理事長	矢田 博嗣
四国運輸局交通政策部	部長	(中本 隆) 軸丸 真二
四国地方整備局港湾空港部	部長	(宮島 正悟) 権藤 宗高
四国地方整備局小松島港湾・空港整備事務所	所長	小田 幸伸
徳島県県土整備部	部長	(瀬尾 守) 北川 政宏
徳島市都市整備部	部長	(都築 伸也) 旭 仁史
小松島市産業建設部	部長	(佐藤 文幸) 茨木 昭行

( ) 氏名は検討委員会開催期間中に異動した者。

※敬称略、順不同

## 2. 徳島小松島港の概要

### 2-1. 徳島小松島港の沿革

徳島小松島港は、四国東部の紀伊水道沿岸のほぼ中央に開けた港です。昔から大阪、神戸、和歌山など近畿経済圏との結びつきが強く、四国の海上交通の要として、徳島小松島港の窓口である徳島市や小松島市をはじめ、県全体の発展に大きな役割を果たしてきました。徳島小松島港の歴史を振り返ってみると、新町川河口を中心に発展してきた徳島港区は、1946年に河口部両岸の整備を皮切りに、順次、中洲、万代地区から末広、沖洲地区へと整備を進めてきました。その後、1971年には津田木材団地が造成され、1993年にはマリニピア沖洲第1期工事が竣工、翌年、沖洲マリンターミナルがオープンしました。

一方、小松島港区は、神田瀬川河口を中心に発展してきました。1913年には小松島と徳島との間に軽便鉄道が開通し、船車連絡体制が整い、四国の東玄関として賑わいました。そして、1934年には3,000tクラスの船舶が係留できる新港が築港され、1960年には、本港地区に水深9mの岸壁が、1971年には金磯地区に同水深の岸壁が、さらに1973年には金磯地区に水深11mの岸壁が完成しました。

最近では、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と同10mの大型岸壁（徳島小松島港赤石地区国際物流ターミナル）が2011年に供用を開始し、外国との定期コンテナ航路が就航するなど、非常に重要な役割を果たしています。沖洲（外）地区においては、震災時に海上輸送の拠点となる水深8.5mの耐震強化岸壁が2015年に供用を開始し、現在は、防波堤の延伸工事が進められています。

表 2.1 徳島小松島港の概要

1923年 (T.12)	小松島港新港地区の修築工事が認められ、内務省直轄施工により修築に着手する
1934年 (S.9)	小松島港新港地区が完成し3,000t級船舶の発着が可能となる
1949年 (S.24)	運輸省第三港湾建設部小松島港工事事務所設置
1951年 (S.26)	小松島港が重要港湾に徳島港が地方港湾にそれぞれ指定される
1960年 (S.35)	本港地区に水深9mの岸壁が完成
1964年 (S.39)	小松島・徳島の両港を合併し、新たに小松島港として、重要港湾に指定される
1968年 (S.43)	金磯地区に水深9mの岸壁が完成
1973年 (S.48)	金磯地区に水深11mの岸壁が完成
1981年 (S.56)	津田地区に水深10mの岸壁(物資別専門埠頭)が完成
1993年 (H.5)	マリニピア沖洲第一期工事が竣工
1995年 (H.7)	徳島コンテナターミナルが供用開始、赤石地区整備事業着手
2000年 (H.12)	港湾法一部改正により小松島港は徳島小松島港となる
2001年 (H.13)	赤石地区に水深13mの岸壁が1バース完成
2005年 (H.17)	赤石地区に水深10mの岸壁が完成
2011年 (H.23)	徳島小松島港赤石地区国際物流ターミナルが供用開始
2014年 (H.26)	金磯地区の水深11mの岸壁の老朽化対策に着手
2015年 (H.27)	徳島小松島港沖洲(外)地区 水深8.5mの耐震強化岸壁が供用開始

表 2.2 各港区の役割

港区名	背後圏人口 (万人、2019.12)	取扱貨物量 (万 t、2018)	港湾の担う役割
徳島港区	徳島市人口 25.5	900.0 (うちフェリー 632.7)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・首都圏、近畿圏、九州圏とを結ぶフェリーが就航している他、原木の供給基地となっている。</li> <li>・高速道路と直結し、物流の要所となる見込み。</li> </ul>
小松島港区	小松島市人口 3.7		<ul style="list-style-type: none"> <li>・水深 10m 以深の大型岸壁を複数有している。</li> <li>・国際コンテナターミナルは県内の外貿拠点となっている。</li> <li>・背後に立地する製紙関連産業の原料となる木材チップの供給基地となっている。</li> </ul>

(参考) 徳島県人口 : 72.8 万人 (2019. 12)



図 2.1 ゾーニング



## 2-2. 徳島小松島港の現況

### 2-2-1. 周辺の企業立地状況

沖洲・沖洲（外）地区には、中長距離フェリー会社が立地しています。津田地区、横須地区、赤石地区には、木材加工企業が立地しています。

その他、徳島小松島港を利用している背後圏の主な荷主として、大塚製菓(株)、王子製紙(株)、四国化成工業(株)、阿波製紙(株)、東亜合成(株) 等が立地しています。

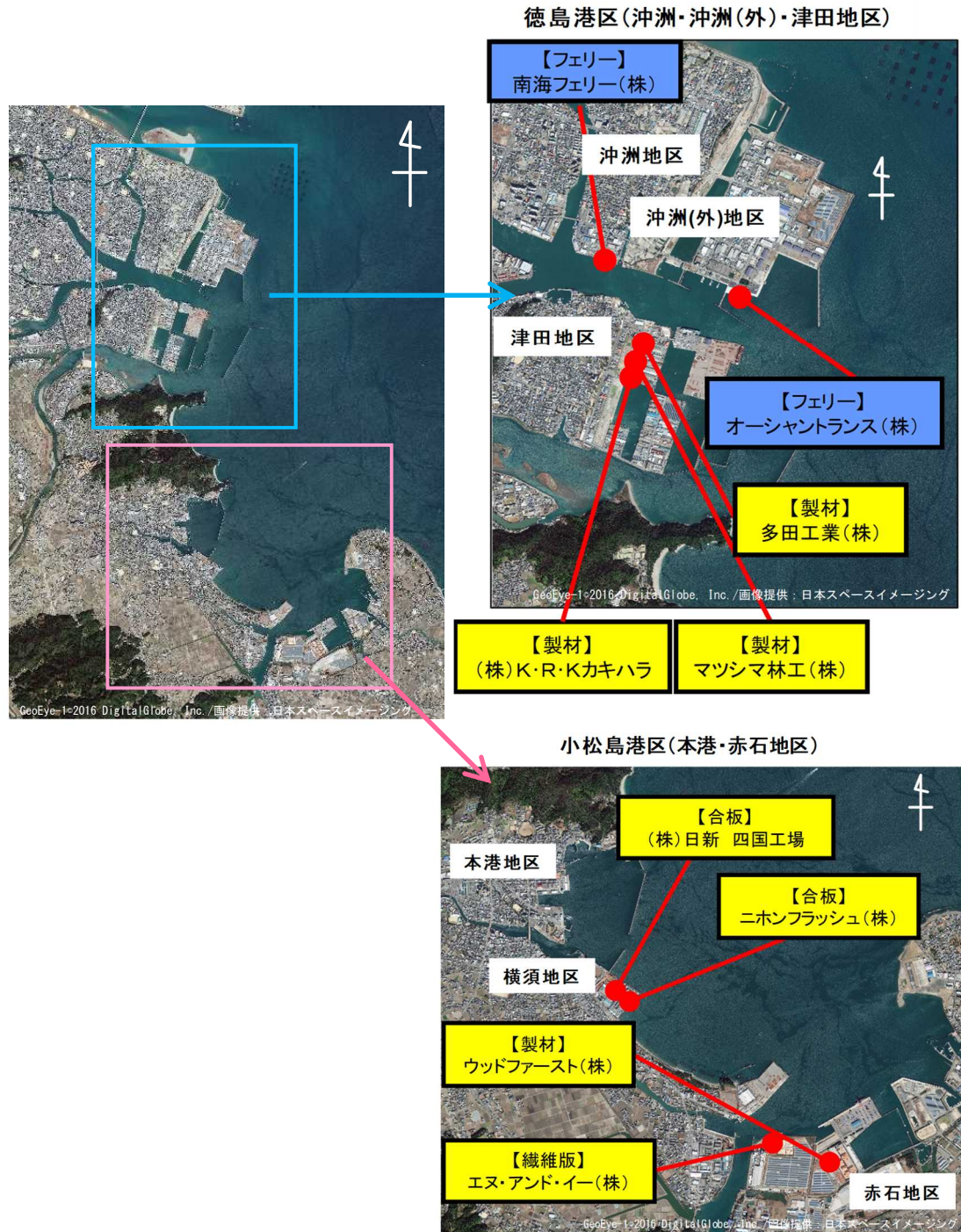


図 2.2 主要企業の立地状況

## 2-2-2. 海上取扱貨物

徳島小松島港の取扱貨物量は、800万t程度で推移しています。

取扱貨物量の内訳では、内航フェリー貨物が全体の約7割となっており、取扱貨物の大部分を占めています。

主な取扱品目は、木材チップ、非金属鉱物、揮発油、セメント、原木等が挙げられます。

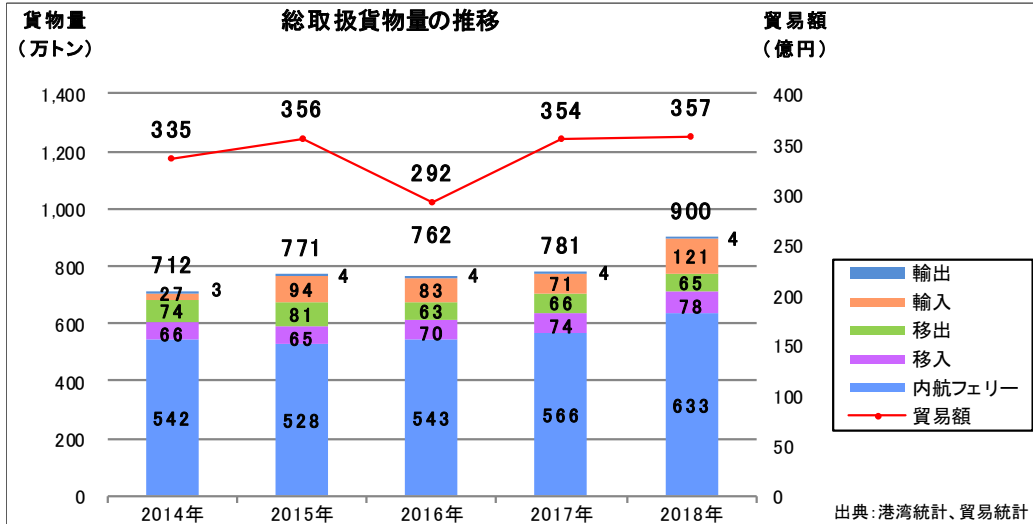


図 2.3 徳島小松島港における貨物量及び貿易額の推移

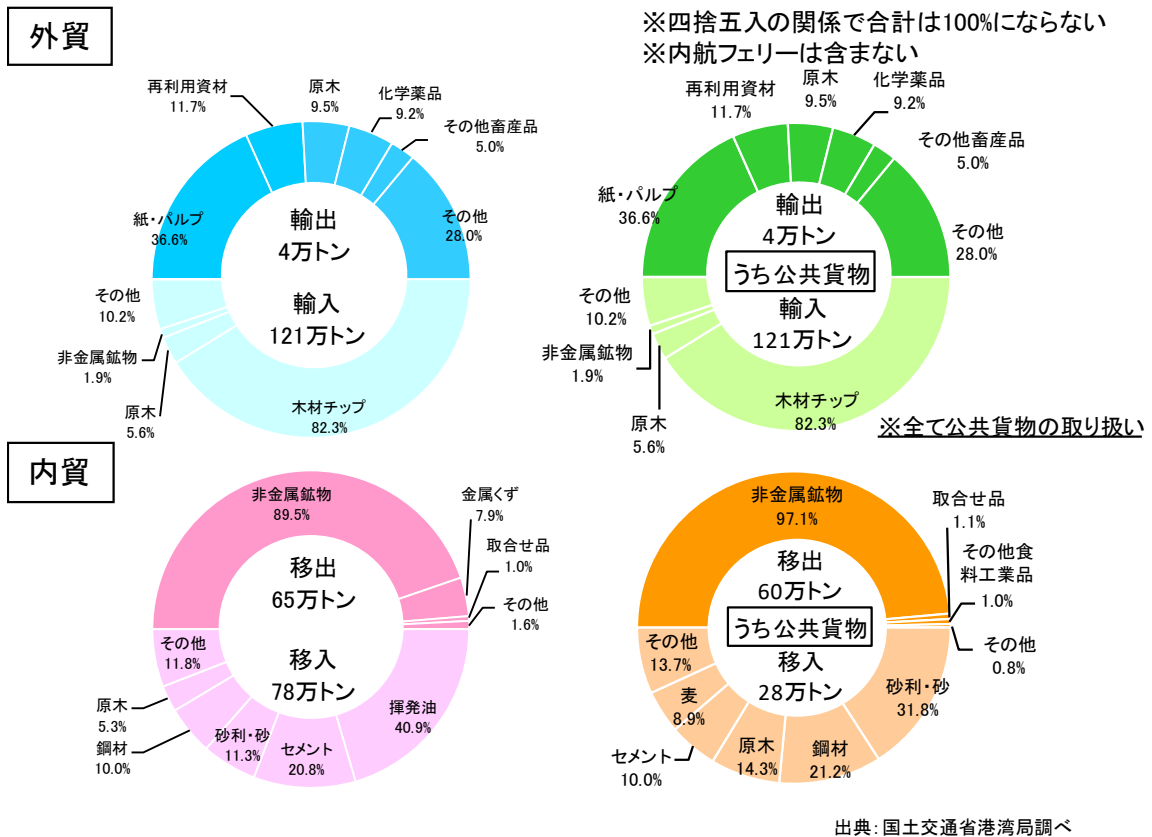


図 2.4 徳島小松島港における貨物の品目別内訳(2018年)

### 2-2-3. 主要貨物

#### (1) フェリー貨物

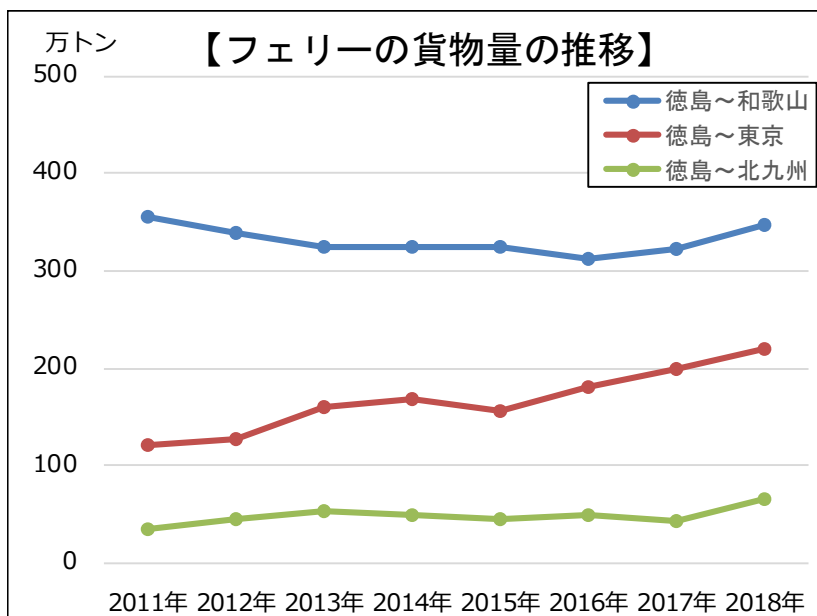
徳島港区には、東京・九州を結ぶフェリー航路(1便/日)と、和歌山を結ぶフェリー航路(8便/日)が就航しています。

オーシャントランス(株)のオーシャン東九フェリーは、2016年(H28)に4隻全てのフェリーを大型化(11,500t級⇒13,000t級)しました。フェリーの輸送能力向上により、貨物車両の輸送ニーズに対応できるようになり、フェリー貨物量は増加傾向にあります。

また、2019年12月には、南海フェリー(株)が、就航しているフェリー2隻のうち1隻をリプレースしました。



図 2.5 港の利用状況(フェリー)



出典：港湾統計及び四国地方整備局調べ

図 2.6 フェリー貨物取扱量の推移

## (2) 木材チップ

赤石地区では、東南アジア、オーストラリア、アメリカ等より木材チップを輸入し、製紙企業の材料として使用されています。

木材チップの取扱量は、2016年以降増加傾向にあり、2018年は約100万tにおよびます。



図 2.7 港の利用状況(木材チップ)

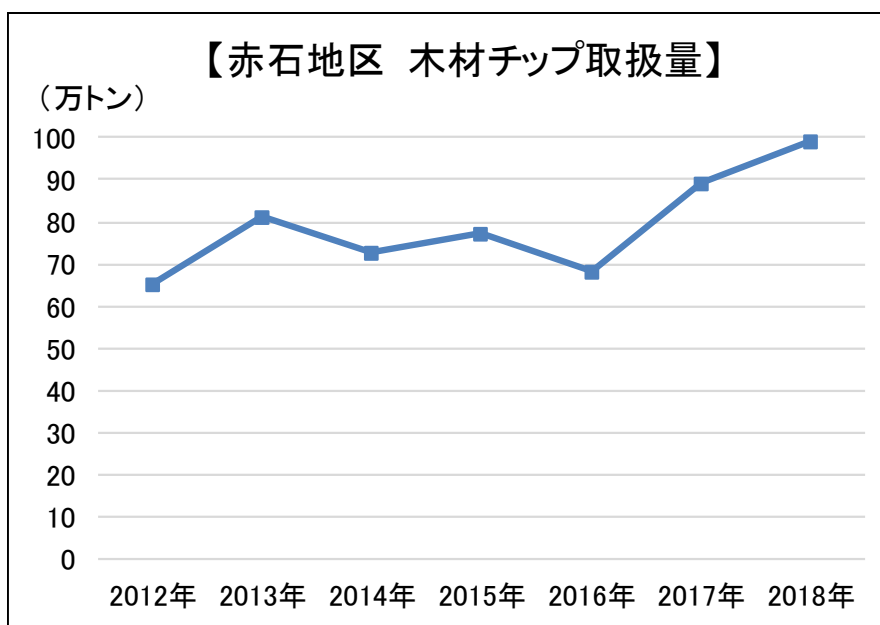


図 2.8 木材チップ取扱量の推移

出典：徳島県調べ

### (3) 原木

津田地区では、主にカナダから原木を輸入し、国内の木材問屋に向けて輸送しています。  
 金磯地区では、主に合板の材料として原木を輸移入しています。



図 2.9 港の利用状況(原木)

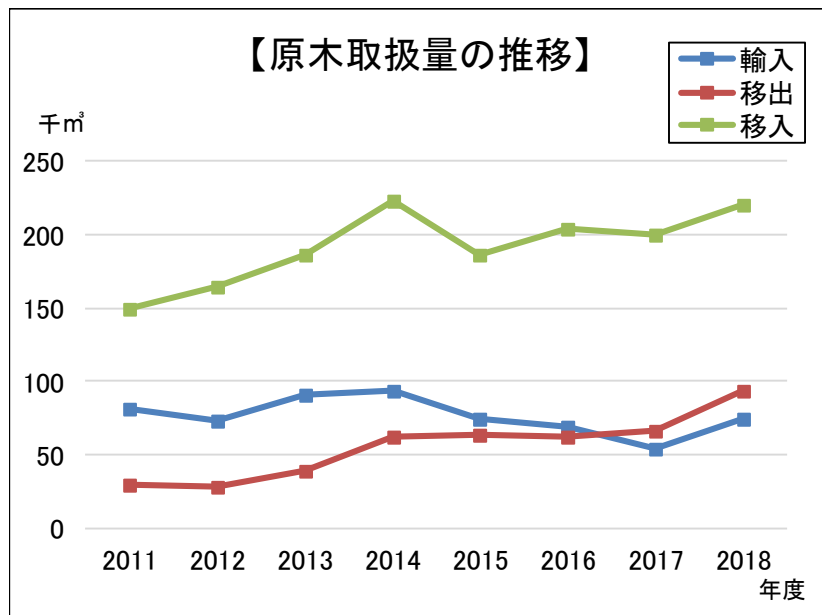


図 2.10 原木取扱量の推移

出典：徳島県  
 注) 移出入は陸送も含まれる。

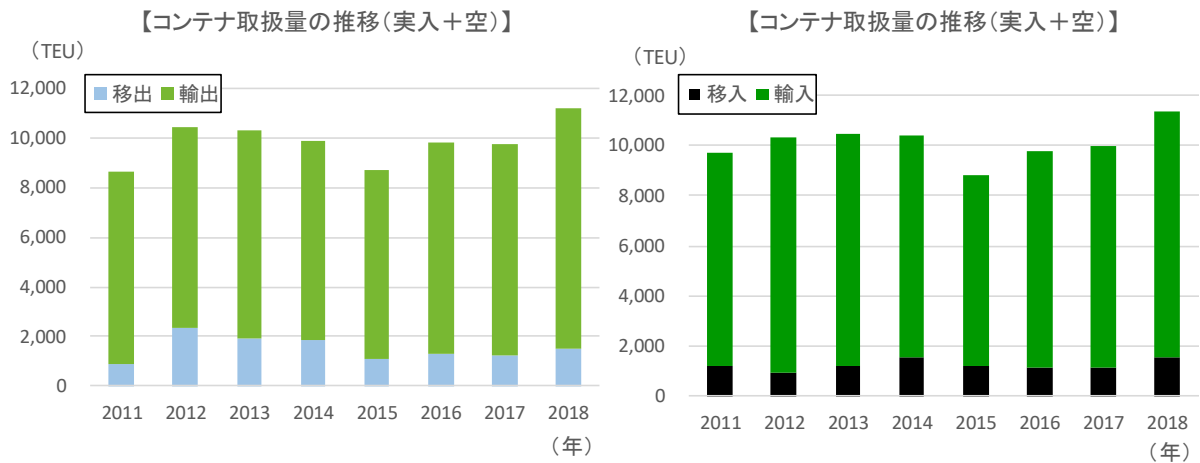
(4) コンテナ貨物

1995年(H7)に沖洲(外)地区に開設された「徳島コンテナターミナル」は、赤石地区にて新たに整備・移転を行い、2011年(H23)に「徳島小松島港コンテナターミナル」として供用を開始しました。

コンテナ貨物取扱量は、2011年以降20,000TEU程度で推移しており、2018年には増加しています。



図 2.11 港の利用状況(コンテナ貨物)



出典：徳島県

図 2.12 コンテナ貨物取扱量の推移

## 2-3. 徳島小松島港を取り巻く状況の変化

### 2-3-1. 人口減少と高齢化

徳島県は、人口減少・高齢化が進んでおり、全国の動向と比較すると進行が早い傾向にあります。ただし、徳島市は比較的、全国の動向に近くなっています。

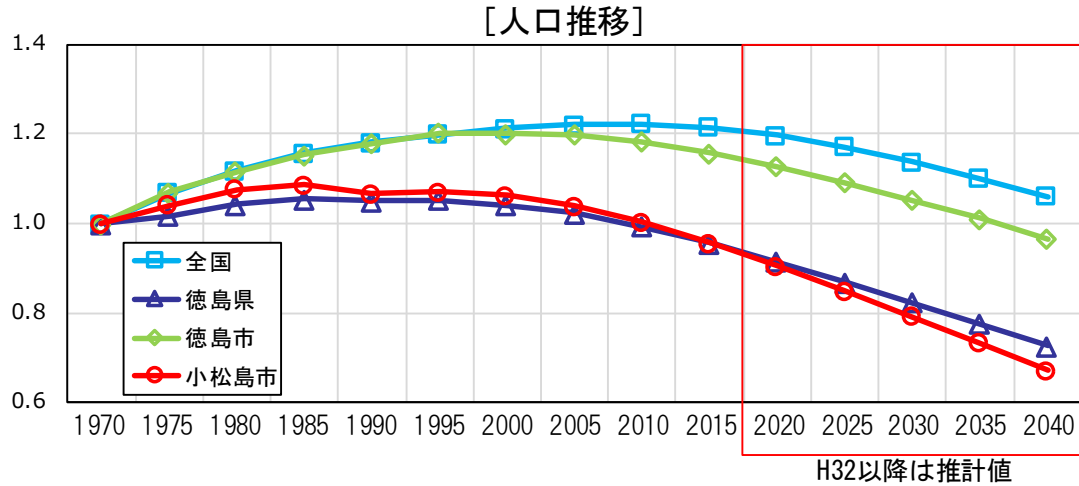
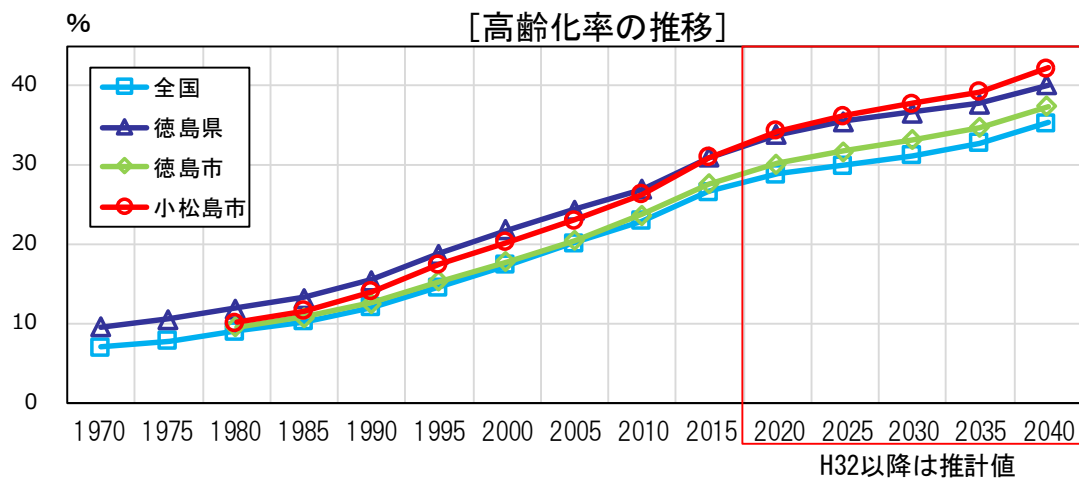


図 2.13 人口推移(全国、徳島県、徳島市、小松島市)



出典：総務省統計局国勢調査、『日本の地域別将来推計人口』  
国立社会保障・人口問題研究所

図 2.14 高齢化率の推移(全国、徳島県、徳島市、小松島市)

### 2-3-2. 製造品出荷額及び貿易額

徳島県の製造品出荷額は 17,000 億円程度で推移しており、徳島県(徳島小松島港)の貿易額は減少しています。

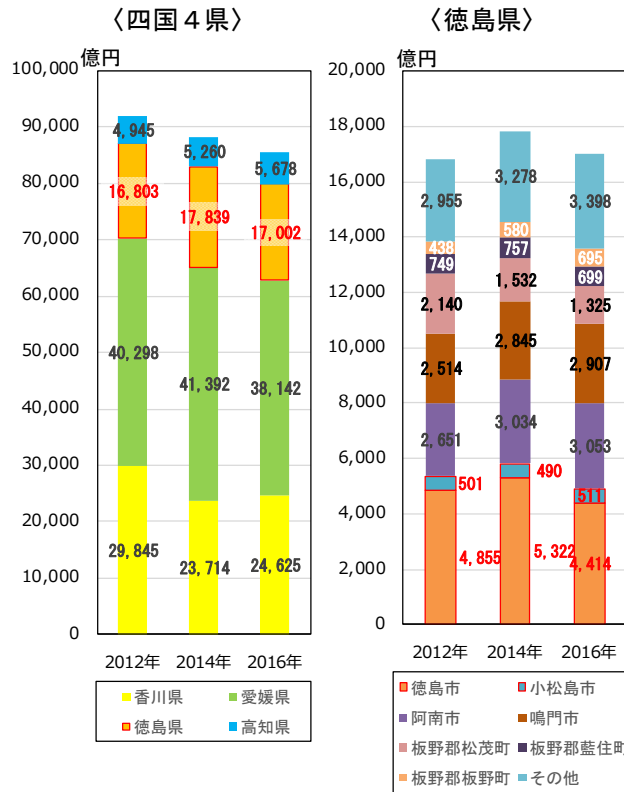


図 2.15 製造品出荷額

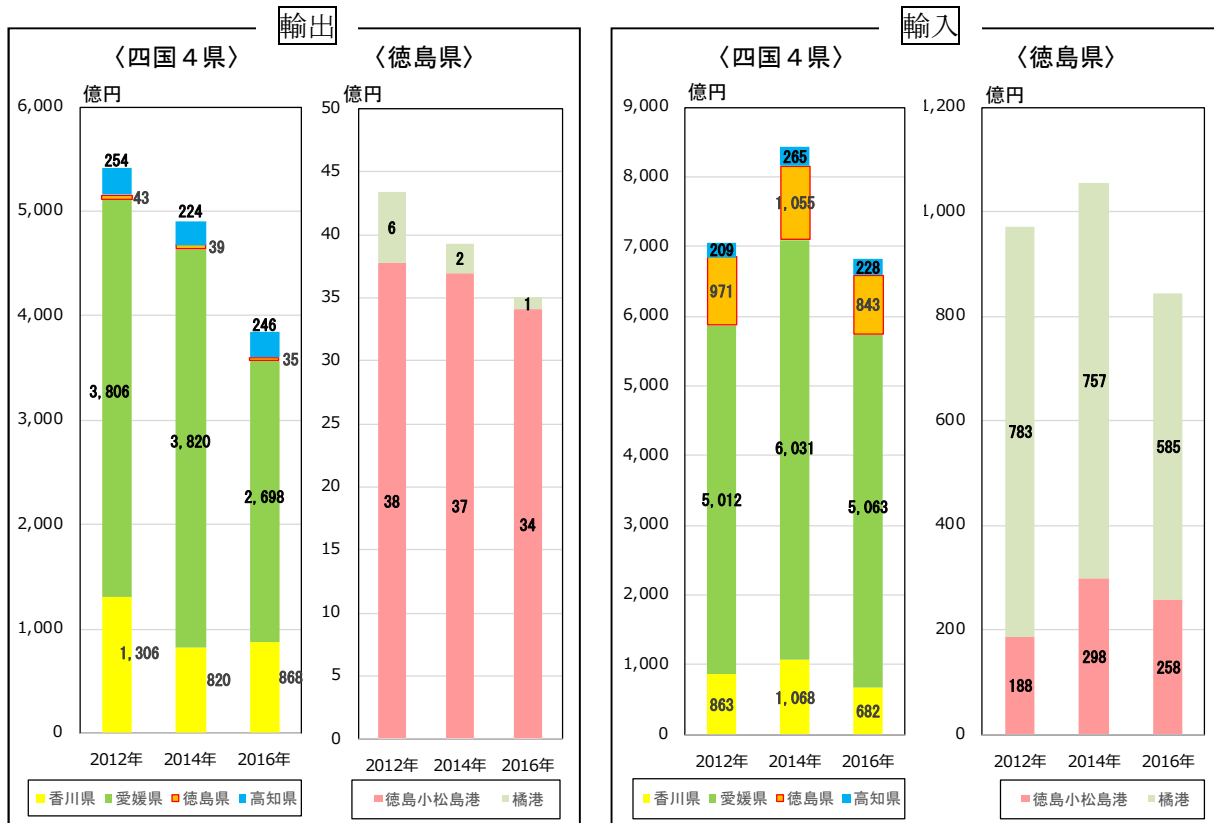


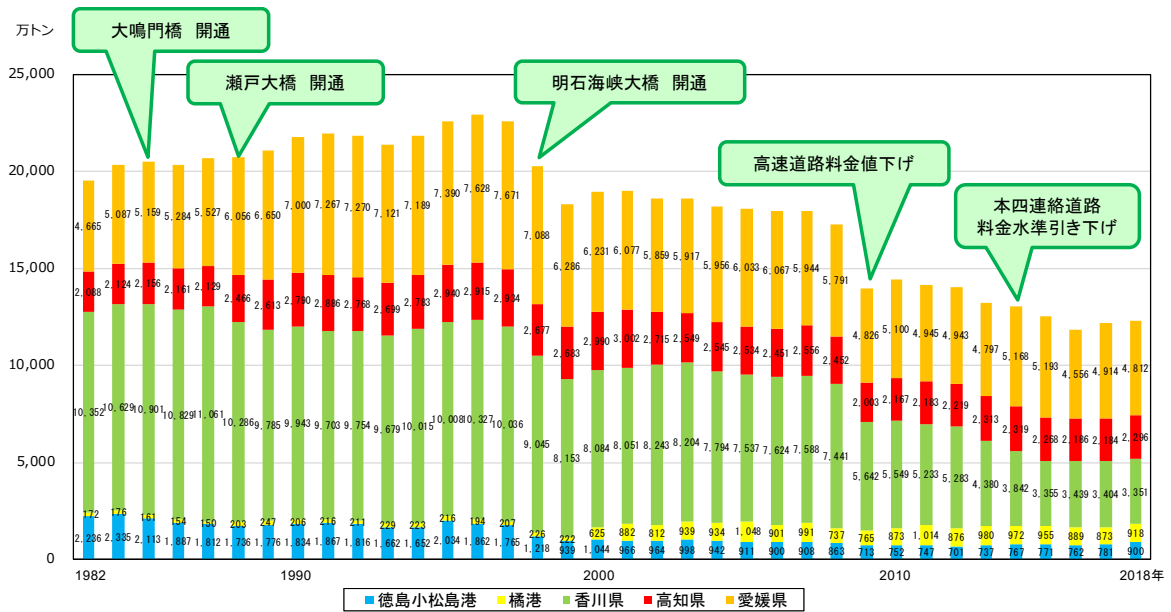
図 2.16 貿易額 (左：輸出、右：輸入)



## 2-3-3. 海上取扱貨物量の動向

### (1) 海上取扱貨物量

四国内重要港湾の貨物量は、本州四国連絡道路の開通及び高速道路料金の値下げを受け、減少傾向にあります。徳島小松島港においても貨物量が大きく減少しています。



出典：港湾統計、四国地方整備局調べ  
 ※香川県・高知県・愛媛県の数値は、各県の重要港湾の合計取扱貨物

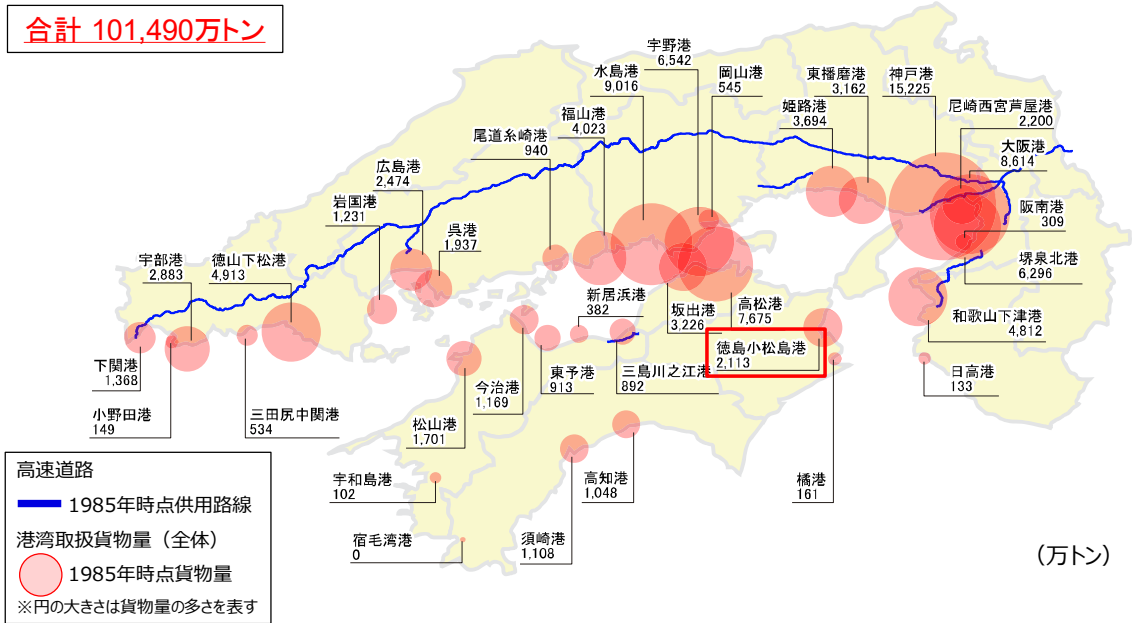
図 2.17 四国内重要港湾における総取扱貨物量の推移(フェリー貨物含む)

## (2) 海上取扱貨物量の比較

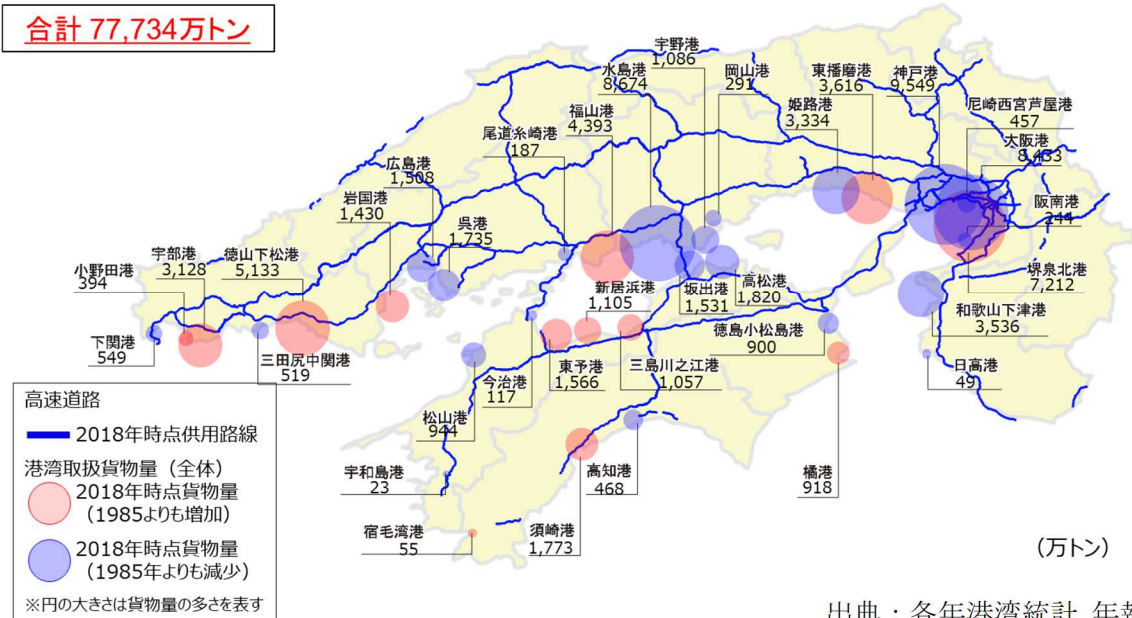
1985年(S60)時点において、徳島小松島周辺港湾における海上貨物の取扱量は、水島港、高松港、大阪港、神戸港を中心に高くなっています。

大鳴門橋(1985年)、明石海峡大橋(1998年)の開通後、瀬戸内海周辺の多くの港湾では貨物量が減少し、徳島小松島港の貨物量も大きく減少しています。

[ 四国周辺港湾における海上出入貨物量 (フェリー貨物含む) (1985年時点) ]



[ 四国周辺港湾における海上出入貨物量 (フェリー貨物含む) (2018年時点) ]



出典：各年港湾統計 年報

図 2.18 瀬戸内海地域における海上貨物量の比較(上：1985年、下：2018年)

## 2-3-4. 船舶の大型化

徳島小松島港に寄港する SINOKOR のコンテナ船は、ドッグ入り時の代替船として大型コンテナ船を配船しました。(2018.4.29～2018.7.25)

また、SINOKOR、HEUNG-A はコンテナ事業を統合し、2019年12月より、新会社「Heung-a Line Co., Ltd.」において、コンテナ船事業を開始しました。

事業統合により船舶を集約・大型化して荷役効率化を図るよう進めており、今後、コンテナ船の大型化（10,000～15,000GT 級）が進む見通しです。

なお、2019年5月より、事業統合に伴う共同配船及び航路改編に伴い一部コンテナ船が大型化しています。

表 2.3 コンテナ船の大型化

	従来のコンテナ船 ～2019.5	大型化したコンテナ船 2019.5～	代替配船された 大型コンテナ船 (2018.4.29～2018.7.25)
主な船舶	SINOKOR VLADIVOSTOK (SINOKOR)	EPONYMA <sup>※1</sup> (SINOKOR、HEUNG-A)	KALAMAZOO (SINOKOR)
総トン数、重量トン数 全長、コンテナ積載個数	9,038 GT、11,012D WT 135.7 m、834 TEU	9,587 GT、11,817 DWT 141.93 m、1,096 TEU	9,743 GT、12,593 DWT 143.2 m、1,042 TEU
寄港地	釜山～博多～門司～志布 志～高知～ <u>徳島(金)</u> ～響 ～釜山～光陽～天津～大 連～光陽～釜山	釜山～志布志～ <u>徳島(火)</u> ～仙台～鹿島～釜山	釜山～博多～門司～志布 志～高知～ <u>徳島(金)</u> ～響 ～釜山～光陽～天津～大 連～光陽～釜山
主な船舶	HEUNG-A ULSAN (HEUNG-A)	ACACIA LAN (HEUNG-A)	PACIFIC CARRIER (SINOKOR)
総トン数、重量トン数 全長、コンテナ積載個数	4,914 GT、7,040 DWT 112.5 m、420 TEU	5,658 GT、7,196 DWT 114.3 m、607 TEU	9,940GT、13,760 DWT 147.9 m、1,118 TEU
寄港地	釜山～ <u>徳島(火)</u> ～福山～ 高松～高知～徳山～釜山	釜山～高知～福山～高松 ～ <u>徳島(金)</u> ～徳山～釜山	釜山～博多～門司～志布 志～高知～ <u>徳島(金)</u> ～響 ～釜山～光陽～天津～大 連～光陽～釜山

※1 共同配船

チップ船は2012年には全長199.9m未満船が約3分の2を占めていましたが、2014年以降は2～3割となり、199.9m、200m以上の船舶が増加しました。

現在では199.9m以上の船舶が主流となっており、210m級の船舶も増加しています。このため、今後は現状の岸壁では対応できない可能性があります。

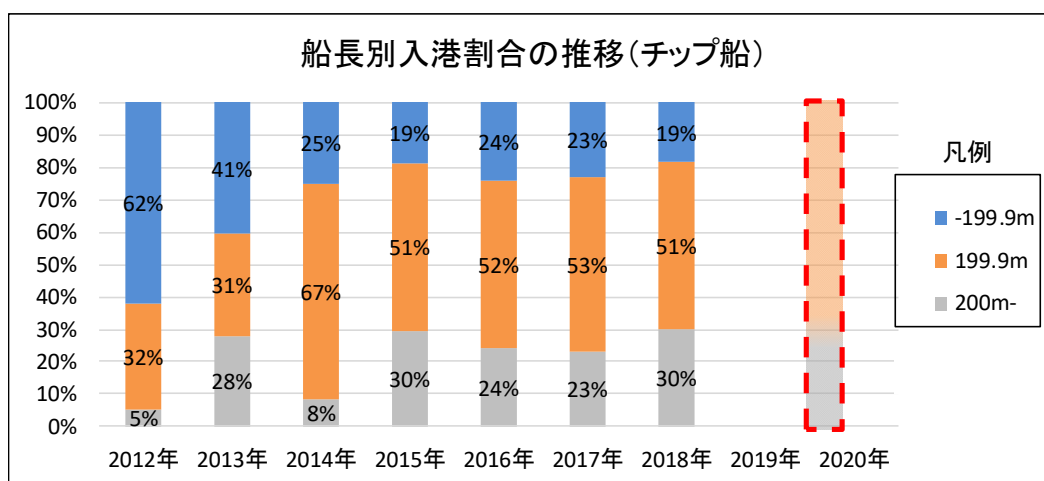


図 2.19 チップ船の大型化

出典：徳島県データ

## 2-3-5. クルーズ船寄港状況

### (1) 瀬戸内海・四国

徳島県内において、クルーズ船の寄港実績があるのは、徳島小松島港のみです。

四国の港湾においてクルーズ船の寄港が増加し、2018年は前年比約2倍の185回となり、2019年には過去最高の192回の寄港となっています。また、2018年のクルーズ船による訪日乗降客は約63,900人となっています。

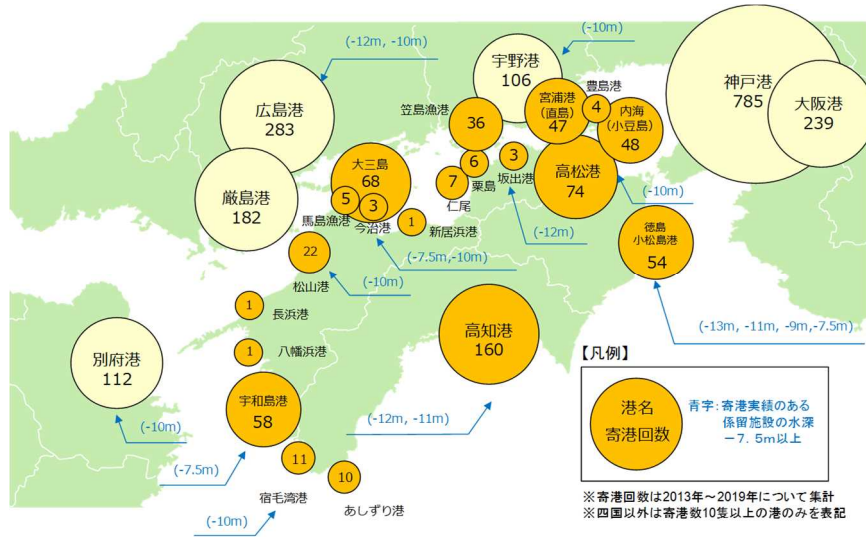
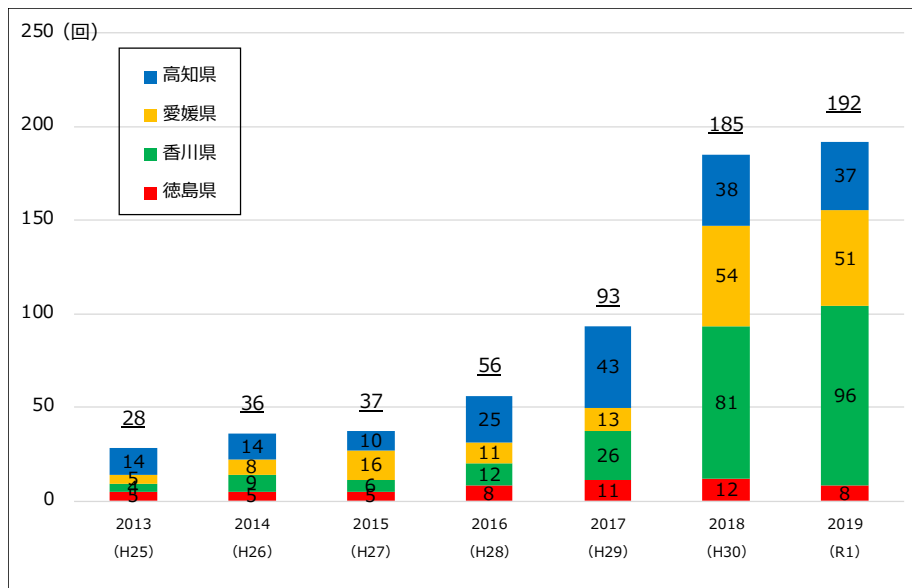


図 2.20 瀬戸内海地域におけるクルーズ船寄港状況



注) 沖泊でテンダーボート等により上陸した場合は寄港回数に含む。

図 2.21 四国のクルーズ船寄港数の推移(外国船社と日本船社の合計)

表 2.4 クルーズ船により四国を訪れた訪日乗降客数

		平成28年(実績)	平成29年(実績)	平成30年(実績)
外国人旅客数(人)	四国計(前年比)	約55,700	約95,700	約63,900 (0.67倍)

注① 上記は港湾管理者への聞き取りをもとに、国土交通省四国地方整備局にて作成。

② 四国の港に寄港したクルーズ船に乗船する旅客数を単純集計したもの。寄港地ごとに集計しているため、同一の旅客が複数の寄港地を訪れた場合は重複して計上している。

③ 一部の公表不可なクルーズ船の旅客者数は除いている。

## (2) 徳島小松島港

近年、徳島小松島港におけるクルーズ船寄港数は、増加傾向にあります。2017年には、クルーズ船による来県者数が10,000人を突破し、過去最高を更新するなど県内観光消費の拡大や地域の観光振興・賑わい創出に寄与しています。

沖洲（外）地区、本港地区、金磯地区では、内航クルーズ船を中心に「飛鳥II」、「ぱしふいっく・びいなす」、「にっぽん丸」が継続して寄港しています。

外航クルーズ船は赤石地区を中心に寄港しています。2015,16年に大型クルーズ船(12万t級の「ダイヤモンド・プリンセス」、「ゴールデン・プリンセス」)が寄港しました。2019年は、14万t級の「MSC スプレディダ」が初寄港しました。また、2020年には、「サン・プリンセス」の初寄港が予定されています。

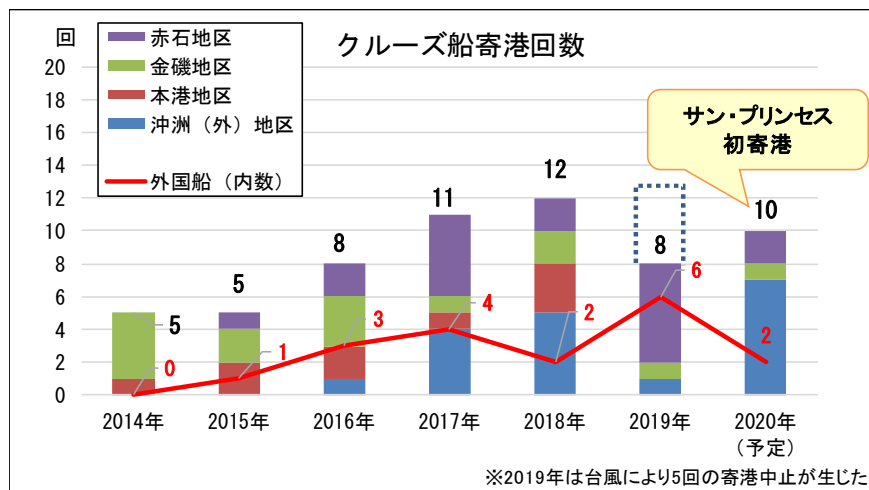


図 2.22 徳島小松島港クルーズ船寄港回数

表 2.5 岸壁別寄港回数

地区・バース名	クルーズ船	寄港回数
2020年寄港予定 沖洲(外)地区 岸壁(-7.5m)	にっぽん丸	3回
	ぱしふいっく・びいなす	4回
金磯地区 岸壁(-11m)	飛鳥II	1回
赤石地区 岸壁(-10m)、岸壁(-13m)	ダイヤモンド・プリンセス	1回
	サン・プリンセス	1回

※( )書きは台風により寄港中止となったもの



図 2.23 徳島小松島港クルーズ船寄港岸壁

## 2-3-6. フェリー・RORO 船の利用動向

### (1) トラックドライバーの人手不足や高齢化

平成 25 年にトラック事業者への安全規制が強化されて以降、ドライバーの人手不足や高齢化が顕在化しており、今後、現状のトラック中心の国内輸送体系を維持することが困難となることが懸念されています。

#### ■トラック事業者への安全規制強化

【行政処分等の基準改正(抜粋) H25.11.1施行】

▶トラック事業者の悪質・重大な法令違反の処分を厳格化

→ドライバーの乗務時間について、基準に対し、著しく違反があった場合は、事業者に対して**30日間の事業停止**

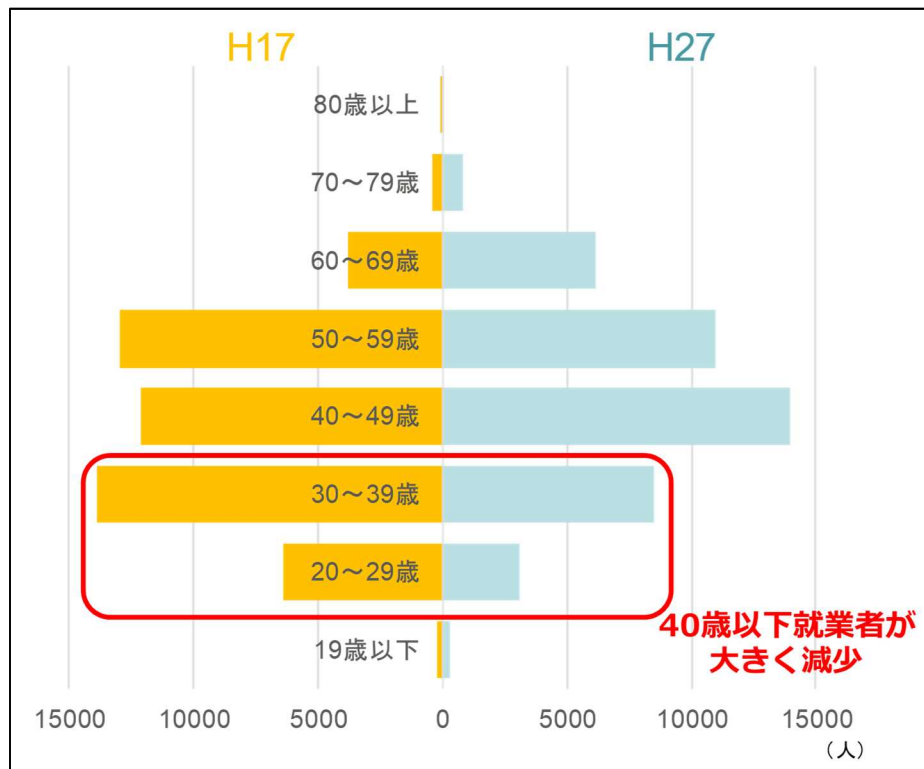
#### ○勤務時間及び乗務時間に係る基準(国土交通大臣告示)

・拘束時間：**1日13時間まで**（16時間まで延長可。ただし15時間超は週に2回まで）

・休息时间：**1日継続8時間以上**

・運転時間：**2日を平均して1日9時間まで**

・連続運転時間：**4時間毎に30分以上の休憩を確保**（1回につき10分以上で分割可）



出典：総務省「国勢調査」

図 2.24 四国における道路貨物運送業就業者の年齢構成比

## (2) モーダルシフトの推進

トラックドライバー不足や長時間運転の解消、CO<sub>2</sub>削減への取り組みなどを背景に、フェリーやRORO船を活用した海上輸送へのモーダルシフトが注目されています。

そこで、四国地方整備局では「四国におけるフェリー・RORO船を活用した物流効率化推進協議会」において、四国4県を8の字の高速道路で結ぶ「四国8の字ネットワーク」の整備促進、海上輸送と高速道路を併用した効率的な輸送環境の促進について提言を行いました。

内航定期航路を有する徳島小松島港は、「アジアの玄関口（九州圏）」から輸送されてくる貨物を「四国の東側の玄関口」として、関東、近畿方面に輸送する役割が期待されており、今後、次世代技術に対応するなど、時代に応じた港湾機能を維持・整備していくことが求められます。

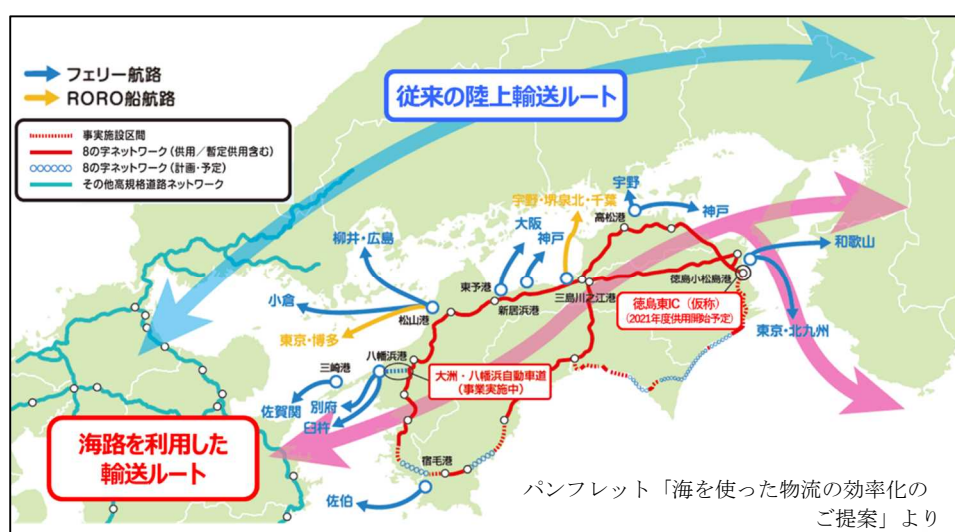


図 2.25 九州・四国・京阪神を結ぶ「新たな国土軸」

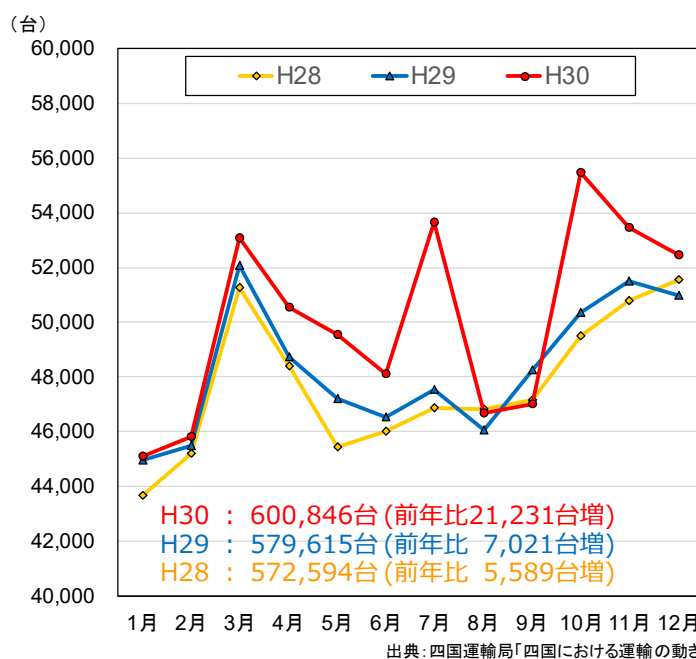


図 2.26 四国と本州・九州を結ぶフェリーによるトラック輸送台数

### (3) 災害時のフェリー輸送

フェリー輸送は、平常時における輸送が期待される一方で、災害時の代替輸送路としても注目されており、被災地支援のための緊急車両や給水車、支援物資を運ぶトラックの輸送にも利用されています。

2018年7月豪雨時には、西日本の高速道路や鉄道の通行止めにより、九州から近畿、関東方面の物流障害が発生したため、徳島小松島港においてもフェリーによる輸送が増加しました。

また、沖洲（外）地区、赤石地区では、耐震強化岸壁が整備されており、大規模地震発生後すぐに緊急物資等を海上から搬入することができ、さらには、震災後の物流機能を確保し、経済活動を支えることが出来ます。

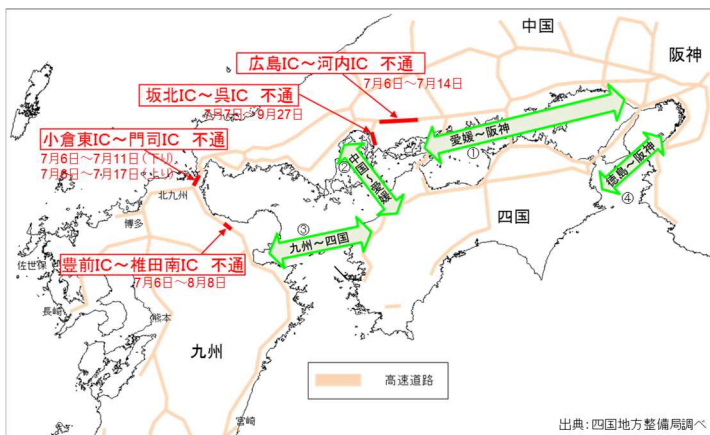


図 2.27 2018年7月西日本豪雨による交通障害

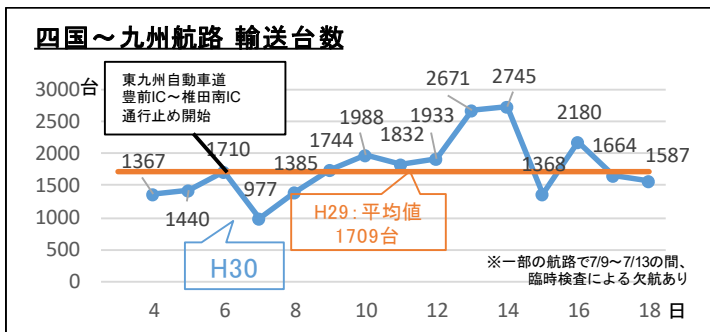
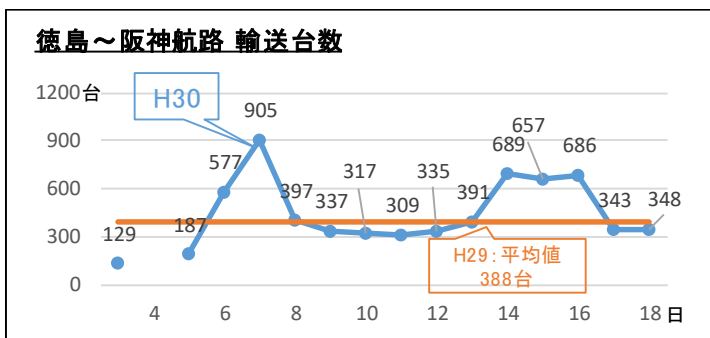


図 2.29 2018年7月西日本豪雨時のフェリーによる輸送台数の推移



図 2.28 被災地支援に向けた支援車両の海上輸送 (別府港・臼杵港→八幡浜港)



図 2.30 訓練状況 沖洲（外）地区



### 3. 徳島小松島港への要請

#### 3-1. 港湾利用上の要請

##### 3-1-1. 有識者意見

徳島小松島港中期構想・活性化検討委員会の意見を踏まえ、各地区への要請を以下に整理しました。

表 3.1 地区別の主な意見（委員会）

地区	種別	要 請
赤石	同時接岸	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 大型コンテナ船が入港した際には、チップ船との同時荷役が出来なかったため、夜間に荷役した。水深 13m 岸壁の延伸により、貨物船の 2 隻同時接岸、貨物船とクルーズ船の同時接岸が可能となり、大きな問題はほとんど解決できる。</li> </ul>
	用地不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 背後上屋が不足している。水深 7.5m 岸壁の背後に上屋を整備した場合、コンテナヤードから横持ちが発生する。そのため、コンテナヤード背後の水面貯木場を埋立て、上屋のスペースを確保する必要がある。</li> </ul>
	道路アクセス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コロンボの道路では、渋滞緩和のために、夜間 8 時以降をコンテナ貨物専用としている。シンガポールなど、海外の整備・運営手法を参考にするのも一つの手段である。</li> <li>● クルーズ船寄港時にツアーバスの渋滞が発生するため、滞在時間が減少してしまう。船の入港が増えるのであれば、有事の物資輸送対応も併せ、複数の臨港道路を整備すべきである。</li> <li>● 赤石の IC からのアクセスが今後課題となる。赤石地区は、高速と直結するイメージはない。そうした状況を見据えて各地区の方向を決めると良い。</li> </ul>
	航路開設	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 適した航路がないためかなりの量を神戸から輸出している。新航路の整備により需要が飛躍的に増加すると考えている。その他の様々な産品も視野に、潜在的な需要を踏まえた一歩先の施設整備を考えると良い。</li> </ul>
	整備方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 赤石地区を充実する上で具体的な事は、①整備延長が残りわずかとなっている水深 13m 岸壁の整備、②水深 7.5m 内航岸壁の 10m 外航岸壁化、③水深 7.5m と水深 10m の岸壁間の埋立てである。これにより、本来の機能を発揮できるのではないかな。</li> </ul>
金磯	整備方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 外航船は効率輸送に向け大型化が進み、PKS 船においては水深 12m 岸壁が必要である。</li> </ul>
津田	コンテナ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 津田地区の埋立て、商業地化が進み、高速道路・IC の整備で交通アクセスが向上している。コンテナ貨物の顧客は県下に広がっており、立地的に津田地区が望ましい。</li> </ul>
	原木	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 木材は地震時に被害の拡大に繋がるため、防災面での対策を考えて欲しい。木材はチップの流出に伴う被害よりも遥かに大きい。</li> <li>● 原木輸入船の海外からの直接入港が要望されている。周辺港湾にない機能に特化すれば強みになる。周辺港の状況を整理し、必要な機能や今後を想定しながら港を考える方法もあるのではないかな。</li> </ul>
本港	安全支援港	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 徳島小松島港が安全支援拠点になれば、内航船に限らず、外航船の生産性向上などにも寄与でき、徳島の特色になるのではないかな。</li> <li>● 安全支援港が実現すれば、大型船は利用できないが小型船が利用でき、人流と物流が混在できるマルチユースの港になる可能性がある。</li> <li>● 今後、船舶の自動化、少人数化が進む中でトラブル対応能力を備えた港になれば、価値は高まる。太平洋の沿岸、瀬戸内海の入り口という好立地である。</li> </ul>
	利便施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公園・kocolo での健康活動の一環として、リフレッシュ機能（シャワー等）を追記して欲しい。出勤前・帰宅途中の会社員や、運動不足になりがちな内航船乗組員の需要が見込める。</li> </ul>

表 3.2 地区別の主な意見（委員会）

地区	種別	要 請
全体	道路 アクセ セス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 小松島の港ならではの付加価値が大事である。特にアクセスが悪いと港の付加価値が下がる。</li> <li>● クルーズ船のスケジュールはタイトであり、滞在時間を確保するためアクセスは重要である。港湾整備と併せて、アクセス面の検討が必要である。</li> <li>● 港の整備と併せて道路整備も必要である。特に、四国を縦貫する全ての道路が整備されることが重要で、狭いエリアに限った検討は望ましくない。</li> </ul>
	クル ーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 整備には理由付けが求められる。</li> <li>● クルーズ船が来なくなった場合の用途を準備すればよい。フォローアップ施設のみ整備し、CIQ等は、常駐ではなく仮設という手段もある。</li> <li>● クルーズ船の動向予測は難しい。超大型化のクルーズ船は、主要港湾に集約する傾向にあるが、需要は超大型船に限らない。航空需要のようにバック旅行から個人旅行にシフトし、さらなる多様化が進む可能性もある。</li> </ul>
	将来 構想	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 全国の方針を徳島に落とし込む際に、徳島ならではの方針（地域特性）に繋がる。中期・長期で地区ごとの将来像をある程度示す必要がある。そのうえで、地区の個別メニューとして、防災機能等が組み込める。</li> <li>● 長期の方向性を考えながら絵を描く必要がある。</li> <li>● 荷主、民間企業の判断は、スピーディーであり、中長期的な将来構想の時期とのギャップが大きい。中長期的な方針を示していくことで、荷主、民間企業等の協力・連携も得られると考えられる。</li> <li>● PORT2030 の取組みの中から、各地区で実施する方向性を決めるべきである。その際、利用者の意見（ヒアリング等）が参考となる。</li> <li>● 将来の想定は難しく、①船スケールや②機能特化の利用以外にもあらゆる可能性が想定される。</li> <li>● 需要の予測は難しく、港の整備には時間を要する。将来を見据えてインフラ整備に取り組み、情報を発信することで需要は変わる。想定外に変化する需要に対応する必要もある。</li> </ul>
	ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 海外では港のゾーン化が一般的である（コンテナ専用バース、においの強い木材、チップは市街地から離すなど）。津田地区は市街地に近く、赤石地区は離れている。</li> <li>● 近隣の特性（工業地区、住居地域）から影響を鑑みて、ゾーン化すべきである。</li> <li>● 各地区に目的を設定し、特化した整備が望ましい。</li> <li>● 現在、深さや延長など①船のスケールで岸壁を分担し、問題が生じている。②機能で考えると、貨物、旅客で岸壁を分けることが理想だが、その場合、同じスペック（深さ・延長）の岸壁が2つ必要となる。</li> </ul>
	意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 各地区の棲み分けもあるが、特に、コンテナ船に対して、如何に対応するか（荷役の効率化、大型化に対応した施設整備等）、利用者や利用予定の企業などの意見が大事である。</li> <li>● 中長期構想におけるそれぞれの判断について、関係者に意見を聞くことが、将来像を見据えた構想としていく上で非常に重要である。特に、クルーズ船は趨勢を見据えていく必要がある。</li> </ul>
その 他	<ul style="list-style-type: none"> <li>● クルーズ船、貨物船の2030年に向けた方向性を定め、決めていく。道路整備との連携も重要である。具体的な計画は、利用者の意見を優先すべきである。特に、大きな課題の一つは、クルーズ船と貨物船の混在と考えている。</li> <li>● コンテナ、フェリー、RORO船は競合相手だが、一緒になれば、物流の拠点としての役割が融合し、非常に有効である。</li> </ul>	

### 3-1-2. 背後企業からの要請

#### (1) ヒアリング

徳島小松島港背後の主要企業へのヒアリングより、港への要望を以下に整理しました。

表 3.3 地区別の主な意見（背後企業）

地区	種別	要 請
赤石	航路	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中国ダイレクト便があれば納期短縮に繋がり利便性が上がる。</li> <li>● 輸出の大半が北米、欧州であり、徳島小松島港からの利便性（国際フィーダーが多く出る等）が向上すれば利用したい。</li> <li>● 現在、台湾への輸出は阪神港を利用しているが、高速道路を使用するなど距離も長い。航路があれば徳島小松島港を利用したい。</li> <li>● 韓国への輸出を推進している。出荷量が増えれば徳島小松島港を利用したい。</li> <li>● コンテナ利用における、適切なインセンティブが効果的。</li> <li>● RORO 船による輸入を行いたいため、水深、延長のある施設が必要。</li> </ul>
	港湾施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 船舶の大型化が進み、使用料も高くなる一方、船舶の要求水準に満たない港は抜港される可能性がある。</li> <li>● チップ船荷役中は汚濁防止膜が必要で、20m程度の船の間隔が必要。県からは30m確保するように通達されている。</li> <li>● チップ、コンテナ、コンテナ同士の2隻同時接岸出来れば港の魅力向上に繋がる。</li> <li>● 他港で同時接岸が出来ない同様の問題があり、バース延長を有効活用して成功した例がある。赤石でもバースが伸びれば有効であり、いろんな発想ができる。</li> <li>● 今後、大型クルーズ船の寄港数が増え、船舶からの荷役の停滞、運搬車両に大きな影響（ツアーバスとの競合）が出ると、工場操業へも大きな影響が懸念される。</li> <li>● 専用施設が老朽化しており、すぐにも更新しなければいけない。</li> <li>● チップ船の大型化に伴い、170mより、210mチップ船の入港頻度が増加。</li> </ul>
	用地	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 用地確保は、貯木場の埋立てが望ましい。</li> <li>● 出荷ルートを経路海上輸送に転換する場合、一時的に保管する屋根付き倉庫が必要。</li> <li>● 倉庫が少なく、このままの状況が続くのであれば輸送ルートの変更を検討せざるを得ない（倉庫が多くある港へのシフト）</li> <li>● ジャストインタイム方式の荷主が増えており、海外から調達した原料を倉庫で保管する必要があるが、港湾の近くに土地がない。</li> <li>● 今後、取り巻く環境の変化により原材料が変わる可能性がある。その場合、荷役場所に屋根や、サイロが必要になる可能性も考えないといけない。</li> </ul>
	道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 赤石、金磯間の臨港道路は効果的だろう。</li> </ul>
	将来需要	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 生産が安定すれば、阪神港から徳島小松島港へシフトしたい。</li> <li>● 国内原材料の価格高騰により、輸入原材料への転換を検討している。</li> <li>● SINOKOR、HEUNG-A は、2020年末を目途にコンテナ船事業を統合する予定。輸送効率化のために船舶の大型化及び航路集約が実施される見通しである。</li> </ul>
金磯	航路	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 顧客ニーズも多様化しており、RORO 船が就航すれば選択肢が広がる。</li> </ul>
	港湾施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>● RORO 船による輸入を行いたいため、水深、延長のある施設が必要。</li> </ul>
	用地	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 津田、金磯ともにバイオマス発電が本格稼働すれば、輸入材をストックする場所はない。金磯地区でもヤードを追加整備して欲しい。</li> </ul>
	道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>● クルーズ船寄港時にバスが大量に集まり周辺道路が混雑する。これ以上クルーズ船寄港が増えれば問題（渋滞）が顕著化されるのではないかと。</li> <li>● 赤石、金磯間の臨港道路は効果的だろう。</li> </ul>

津田	港湾施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 木材輸入船舶に対する要求性能を満たしておらず、非効率な物流となっている。</li> <li>● 陸燻蒸が出来る港は減ってきているため、海外から直接入港したい。</li> </ul>
	用地	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 津田、金磯ともにバイオマス発電が本格稼働すれば、輸入材をストックする場所はない。津田の水面貯木場の早期埋め立てを要望</li> <li>● 津田地区の水面を埋め立て、原木ヤードとして使いたい。</li> </ul>
	道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 徳島県産木材の輸出も考えられるが、道路が狭く、切り出しや搬出がしにくい。</li> </ul>
本港	港湾施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>● (9m) 岸壁が改良されれば肥料やコンパネを取り扱い倉庫で保管したい。</li> <li>● 本港地区の倉庫が老朽化で利用できない。(9m) 岸壁も利用制限がかけられている</li> </ul>
	用地	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本港地区は倉庫が古い。設計が古く柱が多くて使いにくい。</li> <li>● 本港地区はすぐに倉庫が有り、徳島市内への利便性がよい立地である。</li> </ul>
	将来需要	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 陸上輸送から海上輸送へのシフトを検討。試験的に、本港地区から1, 300 m<sup>3</sup>積みの船舶で輸送(内航)した。</li> <li>● 小松島では給水が出来るため、クルーズ船社も小松島を選びたがる。</li> </ul>
全体	航路	<ul style="list-style-type: none"> <li>● トラックドライバー不足による、陸送運賃の高騰、運送能力の低下を回避するため、国際フィーダー航路の誘致が必要。</li> </ul>
	港湾施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 専用岸壁が被災を受けた場合等に、BCPの観点から、公共岸壁を利用したい。</li> <li>● BCPの観点から、耐震強化岸壁は輸送コストが高くなっても選択肢の一つになり得る。</li> <li>● トラックドライバー不足の影響もあり、海上輸送の検討を行っている。</li> <li>● 利用船舶は当初3万tクラスであったが、現在は5.8万t。大型化している。</li> </ul>
	他	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2025年、2030年の完成形をお示し頂ければ、それに向けて準備できる。</li> </ul>

## (2) アンケート結果

「日本貿易振興機構（ジェトロ）徳島」と徳島県が取りまとめた「徳島県国際取引企業名簿」に掲載されている企業 203 社を対象にアンケートを実施し、原材料調達や生産品出荷、港湾の利用・要望を整理しました。（回答企業 43 社、回答率 21%）

### ■ 1 事業概要について

○売上高規模は、100 千万円以下の事業所が 19 件で半数を占める。1,000 千万円以上は 3 件である。

○従業者規模は、50 人以下が 23 件で半数以上を占める。200 人以上は 5 件である。

○その他の生産拠点は、四国から近畿・中部に集中し、特に、徳島県が 5 件で最も多い。海外では、中国が多い。

### ■ 主な生産品目及び原材料や燃料の生産・消費の実績について

○農林水産品、鉱産品を原料に工業品を生産している事業所が多い。燃料は、化学工業品が 6 件で最も多い。

### ■ 貴事業所の設備投資などの見通しについて

○事業所の設備投資は、14 事業所で「検討中、計画済」であり、そのほとんどが「1.設備投資計画」である（※5 件は徳島小松島港の利用なし）。半数(7 件)は 2018 年度中の設備投資を予定している。

### ■ 原材料・商材の入荷(調達)について

○徳島小松島港のみ利用が 6 件(30%)、他の港湾との併用が 17 件(85%)

### ■ 生産品・商品の出荷について

○徳島小松島港のみ利用が 0 件、他の港湾との併用が 4 件(31%)※神戸・大阪港は 11 件(69%)

### ■ 徳島小松島港の利用拡大に向けた施策について

○港湾を利用する上での問題点は、「2.便数・頻度が少ないため利便性が低下」が 12 件で最も多い。

「4.その他」(6 件)では、①時間がかかる(輸送速度)、②消費地が近い港湾(大阪・神戸・東京)の利便性が高い、③陸送がメイン、④自社で輸送モードを決められないなどが挙げられる。

○期待される施策は、「1.輸送コスト削減化への取組み」が 7 件、「2.寄港便数増加への取組み」が 8 件である。施策に対する意見では、「2.」に対し、ダイレクト便(中国・タイ)や東南アジアルートに対する要望が挙げられる。

### ■ 徳島小松島港で希望する利用内容について

○希望する利用内容は、②ヤードや③倉庫での仮置き・保管に対する要望が多い。

### ■ その他意見、要望等について

○その他の意見としては、①検査の簡略化、②増便、③台湾行の直行便、④航路の存続などの要望が挙げられる。

## 3-2.上位関連計画

### 3-2-1. 国

- (1) 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（2019年6月、国土交通省港湾局）

#### 特に戦略的に取り組む事項

- （我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成）
- ① グローバルバリューチェーンを支える国際海上輸送網の構築と物流機能の強化
  - ② 資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築
  - ③ 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築
  - ④ 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成  
（観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用）
- ① 観光を我が国の経済成長につなげるクルーズの振興
  - ② 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用
  - ③ 再生可能エネルギーの利用及び低炭素化に資する港湾空間の利活用の推進  
（国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保）
  - ① 災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築
  - ② 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保

#### 引き続き重点的に取り組む事項

- ① 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保
- ② あらゆる人に優しく安全で快適な港湾の実現
- ③ 良好な港湾環境の保全・再生・創造
- ④ 循環型社会のより一層の進展とグローバル化に対応した静脈物流網の強化
- ⑤ 国土の保全への配慮
- ⑥ 国際海上輸送の信頼性と安全性を確保する港湾保安対策等の推進
- ⑦ 港湾空間に求められる多様な要請への対応と港湾空間の適正管理
- ⑧ 新たな海洋立国の実現に向けた海洋政策の推進

#### 時代の変化に対応するとともに生産性の高い港湾マネジメントの推進に向けて取り組む事項

- ① 港湾の完全電子化とデータ連携の拡大によるサイバーポートの実現
- ② AIターミナルの実現によるコンテナターミナルの生産性向上及び良好な労働環境の確保
- ③ 持続可能な港湾開発等のための港湾関連技術の生産性向上及び働き方改革の推進
- ④ 柔軟性を持ったストックマネジメントと港湾間の連携の推進

## (2) 港湾の中長期政策「PORT2030」(2018年7月、国土交通省港湾局)

### 2030年の港湾の役割

- ①列島を世界につなぎ、開く港湾【Connected Port】
- ②新たな価値を創造する空間【Premium Port】
- ③第4次産業革命を先導するプラットフォーム【Smart Port】

### 方向性

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、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、③列島のクルーズアイランド化、④ブランド価値を生む空間形成、⑤新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成、⑥港湾・物流活動のグリーン化、⑦情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化、⑧港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

#### 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



#### 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によるシャシー管理システムを実装した「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・改革に意欲的な運航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



#### 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、訪日外国人旅行客の満足度向上のための施策を展開



#### 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客の満足度向上、地域への経済効果の最大化



#### 5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成

- 設備更新と合わせたインフラの改良・強靱化、共同輸送の促進、大型船受入拠点の最適配置
- 新エネルギーの供給、海洋資源の開採・利用のための活動・支援拠点の形成



#### 6. 港湾・物流活動のグリーン化～CO<sub>2</sub>排出源・吸収源対策～

- 洋上風力発電、輸送機械の低炭素化やブルーカーボン活用等による「カーボンフリーポート」の実現
- シンガポールとの連携によるLNG供給の国際ネットワークの構築、その推進のためのLNGパンカリング拠点の形成



#### 7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化

- 世界最高水準の生産性を有する「AIターミナル」を形成、ICTの革新に合わせ進化
- 港湾の手続、その他物流情報を完全電子化、手続の省力化、データの利活用を通じた効率化
- センシング技術やドローン等のIoTを活用した迅速な被災状況の把握、早期復旧
- 施設被害を解析・予測により緊急物資・救援部隊の輸送円滑化や物流機能の維持に寄与



#### 8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

- CIM(※)やAR(拡張現実)の導入等による港湾分野のi-Constructionの推進、点検業務の効率化・迅速化、港湾建設における安全性向上



※CIM: Construction Information Modeling / Managements

### 3-2-2. 県

#### (1) 新未来「創造」とくしま行動計画(2018年度版、徳島県)

**将来ビジョン** ⇒ 「オンリーワン徳島」 一歩先の未来を具現化する。

- ① 世界へ発信「笑顔の TOKUSHIMA」
- ② 世界に誇る「強靱な TOKUSHIMA」
- ③ 世界とつながる「創造の TOKUSHIMA」



#### **行動計画** (H27-H30)

概要	工程 (年度別事業計画)			
	H27	H28	H29	H30
港湾BCPを策定した防災拠点港数 (累計)	推進 2港	2港	3港	→
放置艇の解消に向けた取組を推進	推進			→
老朽化対策に着手した港湾施設 (岸壁等) 数 (累計)	推進 14施設	14施設	15施設	17施設
「クルーズ来県者数」 ※「大型クルーズ客船」の初寄港 (H27)	推進 4,500人	4,900人	11,700人	15,000人
コンテナ貨物取扱量 (TEU) ※中国・東南アジア航路の開設 (H28)	推進 13,500	15,000	16,500	17,000
防波堤の延伸整備<沖洲 (外) 地区>	促進			→
複合一貫輸送ターミナルの整備<沖洲 (外) 地区>	促進			→
津田地区活性化計画の実現に向けた埋立造成		推進	→	埋立概成
「津田地区活性化計画」の策定	推進			→



中期プラン (10年程度先)

目指すべき10年程度先の姿<2025年頃>		実現のための主な施策の方向性
<b>Ⅲ 環境先進とくしまの創造</b>		
2. 自然エネルギー立県	地域のポテンシャルを活用し、安定的にエネルギーが供給される社会 県内に豊富に存在する「海洋自然エネルギー」のポテンシャルを有効活用して、「洋上風力」や「潮流」発電などが導入され、事業者だけでなく、地域にも恩恵が享受されています。	太陽光に加え、風力や小水力、潮流、波力などの幅広い分野で、民間事業者の事業化を支援し、地域経済及び地域社会の活性化や雇用の創出を促進します。
<b>Ⅳ 経済好循環とくしまの創造</b>		
1. 経済加速①	地域経済のグローバル化への展開 徳島小松島港では、韓国や中国・東南アジアなどへコンテナ貨物船が定期運航し、「国際物流の拠点」となっています。	本県の産業振興と経済活性化を図るため、国際貿易の拠点である「徳島小松島港コンテナターミナル」の利用促進に向けた効果的な貿易振興策に取り組むとともに、産業構造の変化や時代のニーズへの対応を図るため、「物流機能の充実強化」、「既存ストックの有効活用」、「防災機能の強化」の観点から、徳島小松島港の活性化に取り組みます。
1. 経済加速③	もうかる農林水産業 高い生産技術力と消費者ニーズを捉えた販売戦略などにより、「とくしまブランド」がより一層充実するとともに、輸出や6次産業化の推進により、県産農林水産物や加工品の需要が国内外に広がっています。	県産農林水産物や食品の需要拡大に向け、輸出国・輸出品目の重点化、輸出品目と輸出量の拡大や「輸出型産業地形成」など、輸出の拡大を推進するとともに、「徳島大学・生物資源産業学部」と連携し、6次産業化人材の育成、地場産業との連携による6次産業化ビジネスモデルの創出を支援します。
5. 新次元林業	生産倍増・消費拡大「新次元林業」 「徳島すぎ」がその品質の高さから市場での評価が高まり、オリンピック関連施設で利用されるとともに、首都圏やアジアをはじめとする海外へ販路が拡大されています。	県産材製品の品質向上や商品開発を進め、森林認証材の流通を促進し、オリンピック関連施設への利用や、海外輸出を推進するとともに、構造材だけでなく、床板等の内装材や建具まで、住宅に必要な県産材製品をまるごと輸出するシステムを構築します。
<b>Ⅴ 世界へはばたくとくしまの創造</b>		
1. にぎわいひろがる①	交流広がる快適・交通ネットワーク 四国横断自動車道(鳴門～阿南間)が開通し、南へと続く阿南安芸自動車道の整備促進により、都市間をはじめ、徳島阿波おどり空港や徳島小松島港など、拠点施設へのアクセスが飛躍的に向上し、経済・産業の発展や観光振興による活力ある地域づくりが進んでいます。 県内の高規格幹線道路、地域高規格道路及びその周辺道路の整備や機能の強化が進み、空港や港湾との連携によって多様な輸送形態が生まれ、物流コスト削減に伴う産業競争力の強化により企業立地が進むとともに、観光客が大幅に増加しています。	高速交通ネットワークの充実を図るため、「徳島県道路整備利用促進基金」も活用し、四国横断自動車道(徳島JCT-阿南間)、阿南安芸自動車道及びその周辺道路の整備促進に取り組めます。
1. にぎわいひろがる②	おもてなしの心豊かな観光立県 ひろがる国際交流・多文化共生 「西洋の地中海」と並び称される、「東洋の瀬戸内海」の東の玄関口である徳島小松島港には、毎年多くの国内外クルーズ客船が寄港し、港のにぎわい創出や地域経済の活性化が図られています。	徳島小松島港への国内外クルーズ客船の寄港を継続・拡大させるため、広域連携等による積極的な誘致活動や、受入態勢の充実強化に取り組めます。
2. 世界とつながる		

### 3-2-3. 市

#### (1) 徳島市

##### 1) 徳島市まちづくり総合ビジョン(2018年度版、徳島市)

**将来ビジョン** ⇒笑顔みちる水都 とくしま

- ①未来に笑顔を「つなぐ」まち
- ②市民の笑顔を「まもる」まち
- ③活力ある笑顔が「おどる」まち

#### 【徳島小松島港に関する方針】

**徳島市未来チャレンジ総合戦略** 「都市の魅力発信」 広域観光地域づくりの推進

○誘客の促進及び着地型・体験型旅行商品開発促進

- ◆インバウンド対応事業(客船の歓迎、キャンペーン等)

#### (2) 小松島市

##### 1) 小松島市第6次総合計画(2017年4月、小松島市)

**テーマ(目標とする都市像)** ⇒未来へ輝く 希望と信頼のまち こまつしま

- ①住みたい
- ②働きたい
- ③安心して子育てしたい

#### 【徳島小松島港に関する方針】

**4つの重点政策** 政策③「未来への活力を育むまちづくり」

施策 7-1 産業の振興とブランド産品育成(港湾施設等を活用した企業誘致の促進)

施策 7-2 観光交流によるにぎわいの創出(港などの地域資源を活用した体験型観光)

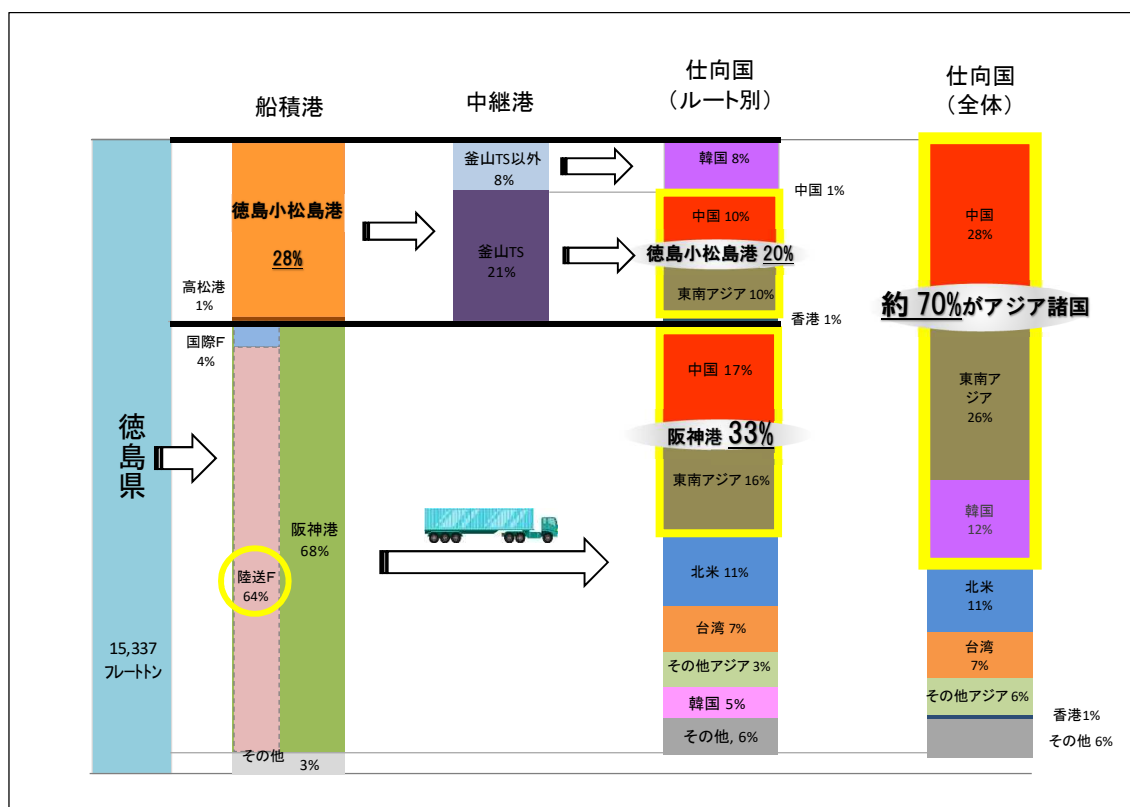
### 3-3.徳島小松島港の課題及び要請

#### 課題1 外貿コンテナ(県内貨物)の徳島小松島港集貨への対応

徳島県内貨物の主な輸出仕向国は、中国が28%、東南アジアが26%、韓国が12%であり、アジア諸国向けの貨物が約70%を占め、残りが北米や台湾等となっています。

一方、徳島小松島港では、定期コンテナ船が就航する韓国や、韓国(釜山)トランシップを利用した中国・東南アジア向けの輸出に利用されていますが、その取扱量は県内輸出貨物全体の28%にとどまっています。

現在は中国・東南アジアへのダイレクト便がない等のことから、徳島小松島港で扱う貨物量より多くの貨物(阪神港33%：中国17%+東南アジア16%/徳島小松島港20%：中国10%+東南アジア10%)が、阪神港まで陸上輸送された後、中国・東南アジアへ輸出されており、非効率な輸送が行われている状況です。



## 課題 2 船舶の大型化による沖待ちの発生等への対応

海上輸送の効率化を図るため、投入されるコンテナ船の大型化が著しくなっています。欧州、北米、東アジアを結ぶ基幹航路には、20,000TEU 積みのコンテナ船が就航しています。既存船はその他の航路への転配(カスケード化)が進んでいます。

赤石地区では、岸壁(-13m)でバルク貨物(木材チップ)を扱っており、船舶の大型化が進んでいます(船長約 170m→約 210m)。

また、隣接する岸壁(-10m)ではコンテナを扱っており、一部で大型船(約 100m→約 145m)が配備されています。

この結果、2 隻同時接岸に同一係船柱の使用や係船ロープが交差するケース、コンテナ船が沖待ちし、荷役が出来ないケースが発生しました。

徳島小松島港においても、カスケード化は目前に迫ってきています。

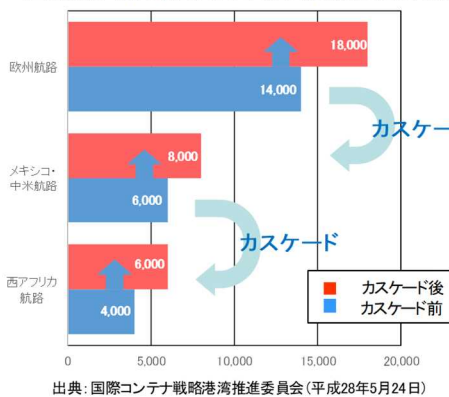


図 3.2 大型コンテナ船の沖待ち



図 3.3 大型コンテナ船とチップ船の同時接岸

<主要航路に投入されるコンテナ船の積載能力(TEU)の変化>



<既存コンテナ船の積載個数別・船齢別隻数構成比>  
(平成27年9月1日現在)

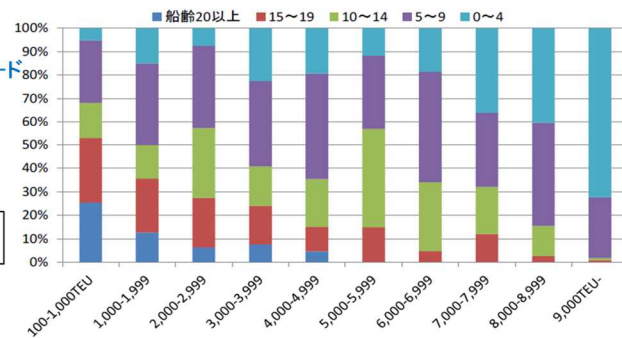


図 3.4 左: カスケード化、右: 既存コンテナ船の構成

### 課題3 港湾施設の老朽化・陳腐化への対応

徳島小松島港は、1949年から国の直轄事業として港湾の整備を行っており、本港地区、金磯地区、津田地区、沖洲（外）地区、赤石地区を順次整備してきました。施設建造から40年以上経過しているものが多く、一部の施設では荷役が禁止されており、利用に支障が出ているため、早急な老朽化対策が必要です。

また、沖洲（外）地区、本港地区、金磯地区等の建設年度が古い小規模施設(係留、倉庫)は、ほぼ利用されていない状況です。津田地区岸壁(-10m)では、1981年度供用後、原木を取扱っていますが、船舶の大型化により、施設延長、水深ともに対応できておらず、満載での寄港が出来ず非効率な輸送を強いられています。施設延長不足により、応急的な対応（ドルフィンの設置、護岸に係船柱の設置）を強いられています。

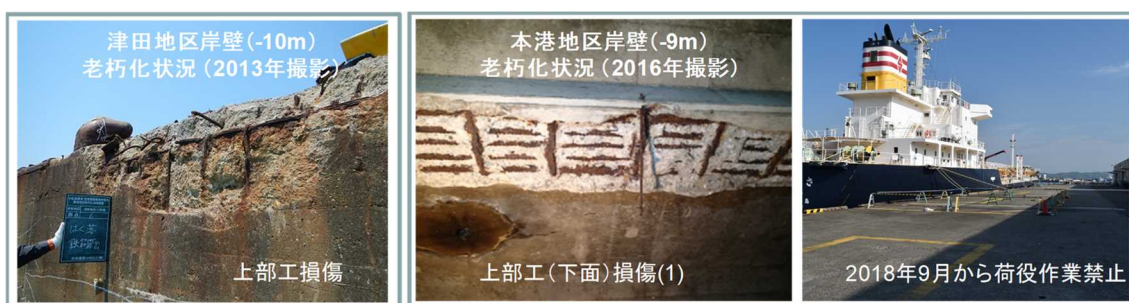


図 3.5 港湾施設の老朽化状況

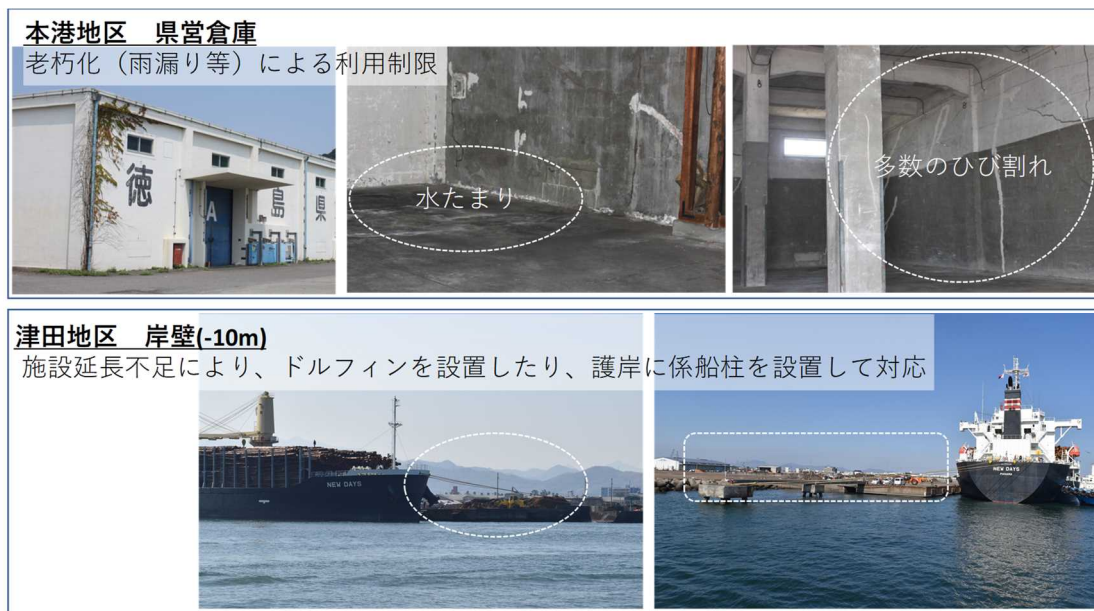


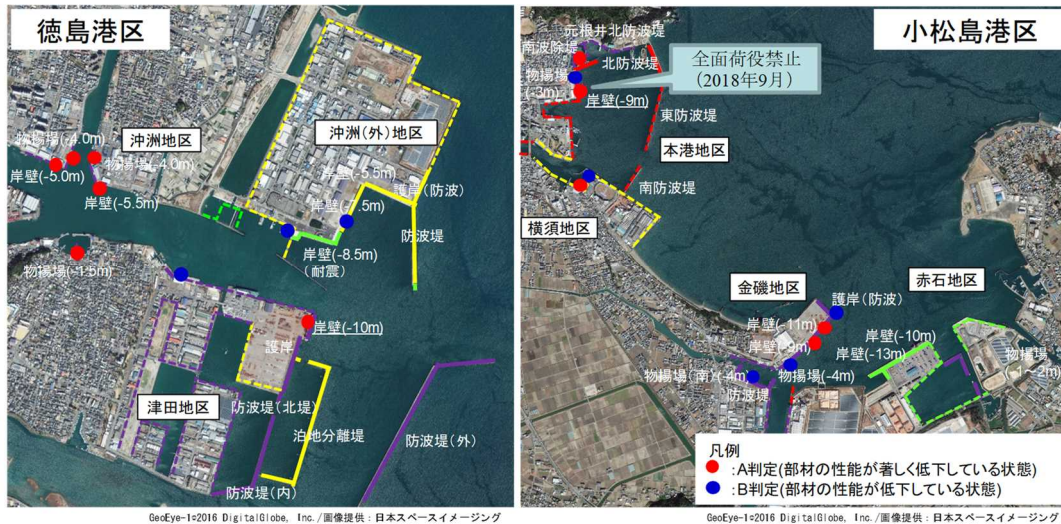
図 3.6 上：本港地区県営倉庫、下：津田地区岸壁

表 3.4 岸壁の老朽度

地区名	施設名	水深(m)	延長(m)	整備年次	経過年数 (2020年時点)	所有者
沖洲(外)地区	沖洲(外)岸壁(耐震)	-7.5	130	1991	29	管理者
	沖洲(外)地区岸壁(-8.5m)	-8.5	270	2014	6	国
津田地区	津田地区-10m岸壁	-10	203	1974	46	国
本港地区	新港岸壁	-9	176	1960	60	国
	新港北岸壁	-6.4	218	1934	86	管理者
	新港南岸壁	-6.4	221	1934	86	管理者
金磯地区	金磯地区-11m岸壁	-11	200	1973	47	国
	金磯地区-9m岸壁	-9	186	1967	53	国
	金磯地区-4m岸壁	-4	260	1967	53	国
赤石地区	赤石地区岸壁(-13m)①	-13	264	2000	20	国
	赤石地区岸壁(-13m)②	-13	122	2012	8	国
	赤石地区岸壁(-10m)①	-10	170	2004	16	国
	赤石東岸壁二(耐震)	-7.5	130	2005	15	管理者

40年以上経過  
50年以上経過

図 3.7 老朽化が進む施設の分布



GeoEye-1©2016 DigitalGlobe, Inc./画像提供: 日本スペースイメージング

GeoEye-1©2016 DigitalGlobe, Inc./画像提供: 日本スペースイメージング

凡例

建設年次	経過年数	色
2001年 (平成13年) ~ 2020年 (令和2年)	20年未満	緑
1981年 (昭和56年) ~ 2000年 (平成12年)	40年未満	黄
1961年 (昭和36年) ~ 1980年 (昭和55年)	60年未満	紫
1960年 (昭和35年) 以前	60年以上	赤

## 課題4 港湾倉庫等立地のための用地不足への対応

徳島小松島港では港湾倉庫の建設需要があるものの、全体的に用地が不足しており、沖洲（外）地区や、赤石地区では、ほぼ空き地が無い状況です。

津田地区においては、2016年3月に「津田地区活性化計画」がとりまとめられ、高速ICの建設にあわせ、フェーズ1(第3水面貯木場)の埋立てが実施されています。



出典：「徳島小松島港津田地区活性化計画」概要図

図 3.8 背後用地の利用状況・利用計画

## 課題5 港湾と背後地のアクセスの改善

小松島市第6次総合計画(2017.4)や小松島南部のまちづくり方策(2018.2)において、市街地と高速道路を結ぶ県道の早期完成や、地域活性化インターチェンジの実現が位置づけられており、2019年2月には、県道小松島港線(江田バイパス)が開通しました。

また、2019年4月1日には、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通省により重要物流道路が指定されています。

このような中、徳島港区は、四国横断自動車道徳島東IC、津田ICの整備が進み、物流の効率化が期待される一方、小松島港区は、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、港湾利用者からも改善要望が出ている状況です。特にコンテナターミナル等を有する赤石地区のアクセスが悪く、物流の効率化に向けた改善が急がれます。



図 3.9 周辺の道路整備状況



図 3.10 重要物流道路の概要  
(国土交通省 道路局「重要物流道路等の指定 位置図」より作成)

小松島市第6次総合計画(2017.4)

「未来へ輝く 希望と信頼のまち こまつしま」(2017年度～2018年度)抜粋

政策① 安全・安心で快適に暮らせるまちづくり

基本目標 2 快適な暮らしづくり

施策 2-1 快適な生活・都市基盤の整備

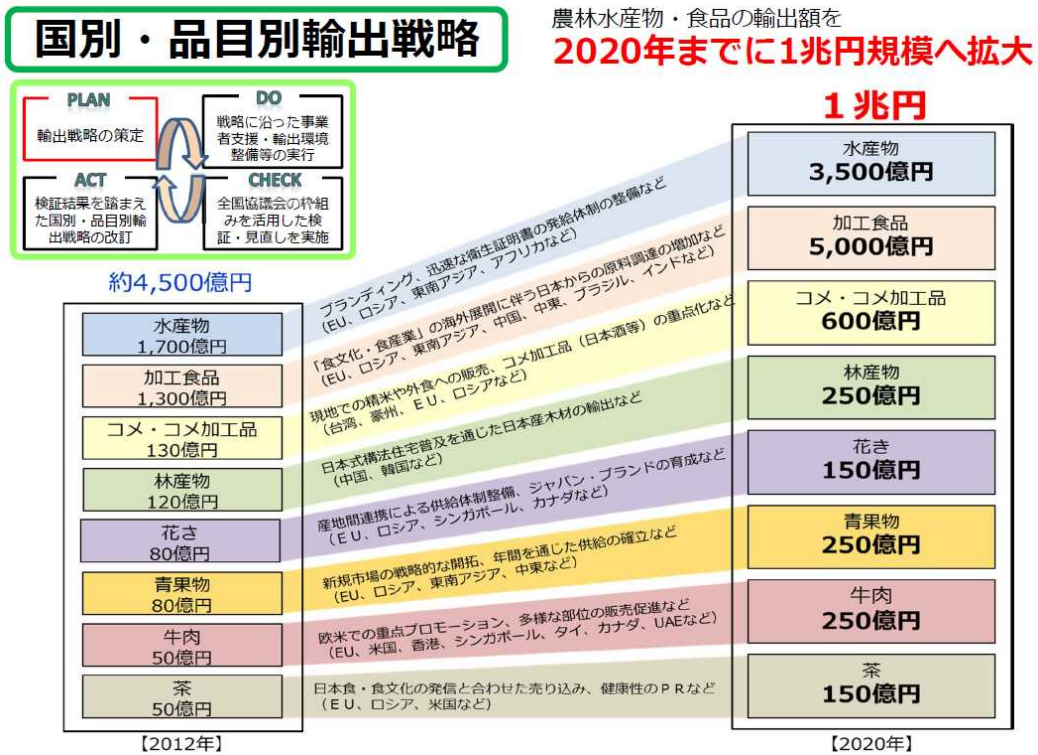
- 地域活性化インターチェンジについては、四国横断自動車道の有効活用と、一般道路の渋滞緩和や地域の活性化を図るなど、地域資源をいかした将来のまちづくりを展望する上で必要不可欠な社会基盤であることから、その実現に向け取り組みます。



## 要請 1 農林水産物の輸出促進

農林水産省では、農林水産物の輸出を「2020年までに1兆円規模へ拡大」と掲げています。現在の徳島小松島港の農林水産品輸出は、2014年から2017年にかけて徐々に増加していますが、「穀物及び同調整品」に品目が偏っています。

今後、安定した供給体制の構築など、地場産品の輸出のより積極的な促進が求められています。



出典：農林水産省

図 3.11 農林水産物・食品の国別・品目別輸出戦略

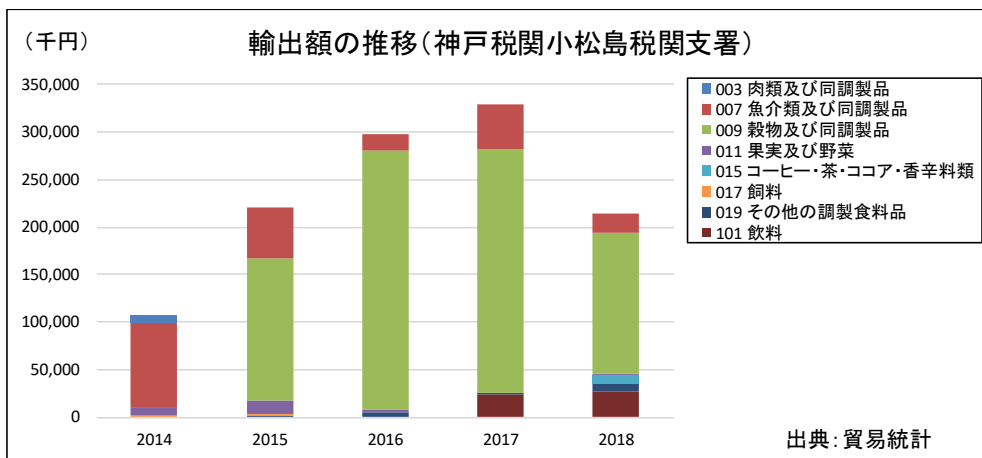


図 3.12 輸出額の推移（神戸税関小松島税関支署）

## 要請 2 港湾地域での観光振興

徳島小松島港では、クルーズ船の規模に応じて、主に4地区（赤石、金磯、本港、沖洲（外））に分散してクルーズ船が寄港しています。

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施設がより求められています。



図 3.13 クルーズ船の寄港岸壁と岸壁諸元



図 3.14 マジェスティック・プリンセス（H30.4.4 赤石地区寄港）

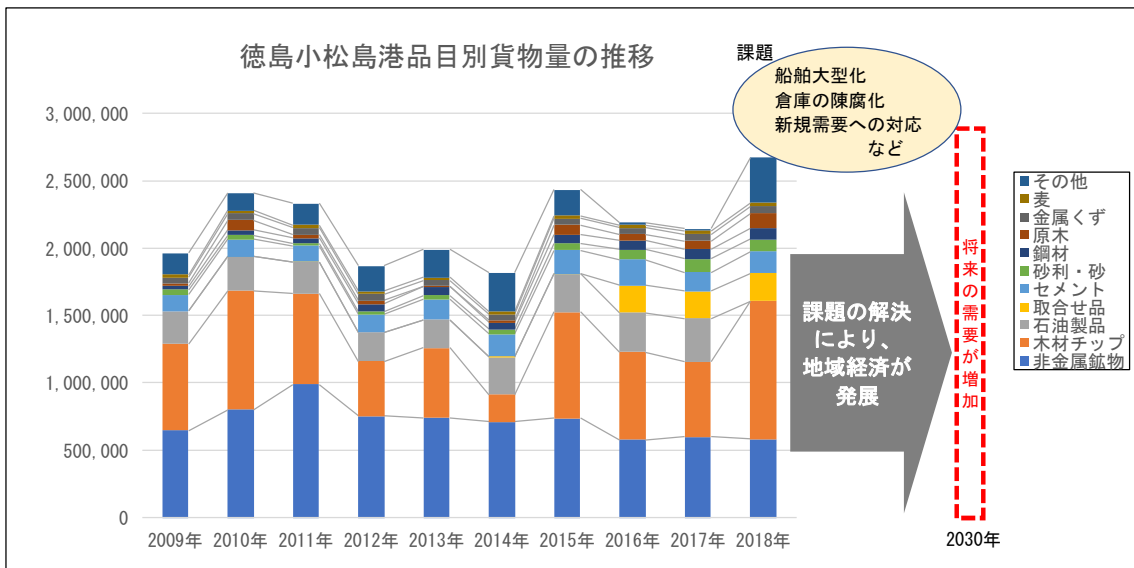
### 要請3 地域経済の活性化

近年、船舶の大型化やクルーズ需要の高まり、高速道路網の開通など、港湾を取り巻く環境は大きく変化しています。

津田地区では、新たに、発電容量 7.5 万kWのバイオマス発電所の建設が発表されています。(2023年3月運転開始予定)

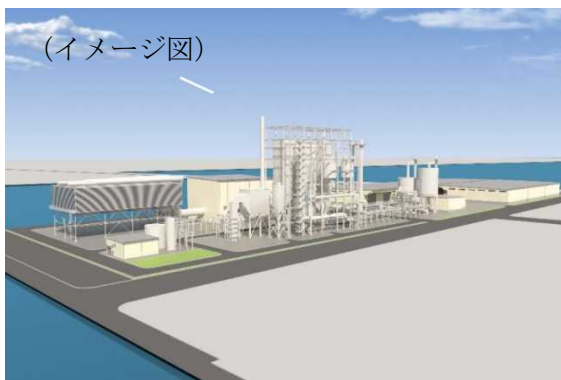
また、赤石地区で木材チップを取り扱う製紙会社は、近隣の阿南市において発電容量 7.5 万 kW のバイオマス発電所建設を発表しています。(2022年9月運転開始予定)

地場産業の発展に応じた柔軟な対応により、地域経済の活性化に貢献することが求められています。



出典：港湾統計年報

図 3.15 地域経済の活性化への貢献



資料：株式会社レノバ

図 3.16 徳島津田地区バイオマス発電所



図 3.17 コンテナ船 (左) と 4万トン級貨物船 (右) の利用状況

## 4. 徳島小松島港の長期的なイメージ

徳島小松島港の長期的(概ね 20 年程度)なイメージを構想しました。長期的なイメージはバックキャスト思考(将来のあるべき姿から考える)により検討しました。

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
----------	---



徳島小松島港を取り巻く状況の変化や新たな要請に対応すべく、PORT2030 に示される技術革新等を取り入れ、機能の再編を行います。ここでは、長期的にみた我が国・徳島県の未来の姿を展望し、かつ港湾を取り巻く環境の変化を想定し、徳島小松島港の未来を描きます。

### ●長期的にみた我が国・徳島県の姿(未来)

#### 【人口減少による生活環境、人手不足による労働環境の大変革】

- 例えば
- ・あらゆる分野で自動化による効率化へ
  - ・国内需要低迷による貿易力強化へ
  - ・外国人観光客の増加による観光立国へ
  - ・自然災害への対策による生活基盤の安定化へ など



#### 【港湾を取り巻く環境も大変革】

- 例えば
- ・AIによるあらゆる機能の自動化など  
→「物流」の果たす役割の拡大
  - ・魅力ある観光地へのクルーズ船の増大など  
→「賑わい・観光」の果たす役割の拡大
  - ・港湾・海岸の防災力の強化など  
→「防災・環境」の果たす役割の拡大

徳島小松島港の未来は

●新しい価値観を発信する徳島県を支える徳島小松島港の果たす役割は……

徳島小松島港の3つの役割(機能)

AIによるあらゆる機能の自動化

港湾・海岸の防災力の強化など

物流・防災

徳島小松島港

賑わい・観光

魅力ある観光地へのクルーズ船の増大など

環境への貢献

次世代燃料に対応した環境への配慮など

産業振興に貢献する付加価値の高い港湾へ

# 徳島小松島港の一步先の未来

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



港周辺の航空写真

出典: GeoEye-1©2016 DigitalGlobe, Inc.  
/画像提供: 日本スペースイメージング

## 物流 防災

## 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**

徳島県の未来には  
**安全安心「とくしま」の創造への貢献**  
 大規模災害に備えた広域的な連携強化に  
 貢献する内航ユニットロード



## 賑わい 観光

## 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**

徳島県の未来には  
**世界へはばたく「とくしま」の創造への貢献**  
 観光資源を掘り起こし、磨き上げ、  
 魅力ある海に開けた空間形成に貢献



## 環境への 貢献

## 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**

徳島県の未来には  
**環境先進とくしまの創造への貢献**  
 臨海産業地帯など次世代エネルギーを活用した  
 産業競争力の強化に貢献



## 産業 振興

## 産業振興に貢献する付加価値の高い港湾へ

## 5. 徳島小松島港の中期構想

---

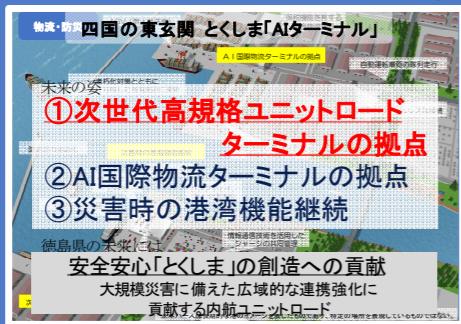
長期的なイメージを見据え、中期的(**概ね 10 年程度**)な計画として中期構想を策定しました。中期構想は、フォーキャスティング思考(現状の課題や実績から考える)により検討しました。

# 長期イメージ (2040)

～バックキャスト (理想の将来)～

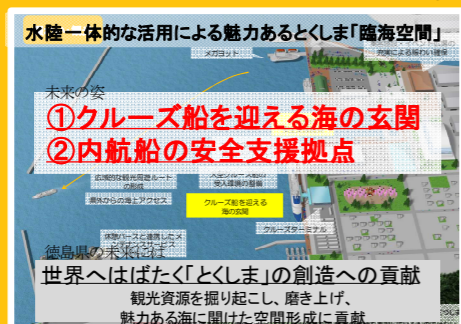
## 物流・防災 時代の転換期に

対応した港湾へ



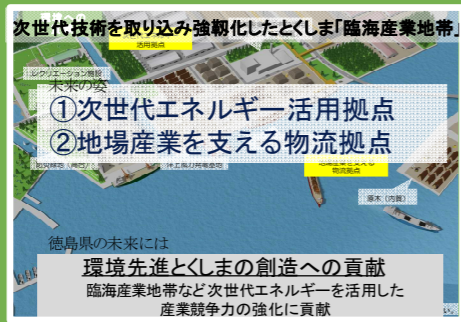
## 賑わい・観光

徳島ならではの歴史・文化を活かした魅力ある港湾へ



## 環境への貢献

次世代技術による環境負荷低減に資する港湾へ



産業振興に貢献する付加価値の高い港湾へ

# 中期構想 (2030)

～フォーキャスト (課題・要請への対応)～

## 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

基本施策	具体的な施策
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	大型船舶に対応した岸壁整備
	大型船舶の複数接岸
	コンテナ物流の地元港湾利用の拡大
四国横断自動車道の開通による物流機能の強化	老朽化・陳腐化した港湾施設の再整備、強靱化
	港湾と背後地アクセスの改善

## 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

基本施策	具体的な施策
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	乗船客の満足度の向上
	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	寄港地・観光地として満喫できる港づくり

## 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

基本施策	具体的な施策
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	企業の立地・誘致による地域経済への波及拡大
	農林水産品の輸出促進

## 課題・要請と対応方針

- 対応
- ← 課題1 (Blue box) 外貿コンテナ (県内貨物) の徳島小松島港集貨への対応
  - ← 課題2 (Blue box) 船舶の大型化による沖待ちの発生等への対応
  - ← 課題3 (Blue box) 港湾施設の老朽化・陳腐化への対応
  - ← 課題4 (Blue box) 港湾倉庫等立地のための用地不足への対応
  - ← 課題5 (Blue box) 港湾と背後地のアクセスの改善
  - ← 要請1 (Yellow box) 農林水産物の輸出促進
  - ← 要請2 (Orange box) 港湾地域での観光振興
  - ← 要請3 (Yellow box) 地域経済の活性化

図 5.1 長期イメージと中期構想の関係



## 5-1. 取組み方策

徳島小松島港が抱える課題に対し、将来望まれる姿の実現に向けた進むべき方向性について、「物流」、「賑わい・観光」、「産業振興」の3つの取組方策と5つの基本施策から整理しました。

### 5-1-1. 物流に関する取組み 【課題1～5、要請3に対応】

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」を実現するため、次の具体的な取組みを図って行きます。

施策：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

- ・大型船舶に対応した岸壁整備（大水深岸壁の整備、荷役機械の大型化）
- ・大型船舶の複数接岸（バース再編、ふ頭用地の確保）
- ・コンテナ物流の地元港湾利用の拡大（航路の開設・充実、陸送の効率化）
- ・老朽化・陳腐化した港湾施設の再整備、強靱化（老朽化・陳腐化した岸壁・防波堤の再整備・強靱化、重要インフラ緊急点検に基づく対策、長寿命化計画に基づく点検・維持管理）

施策：四国横断自動車道の開通による物流機能の強化

- ・港湾と背後地アクセスの改善（IC整備に合わせたアクセス道連結）

### 5-1-2. 賑わい・観光に関する取組み 【課題3・5、要請2・3に対応】

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寄港による、「日本に誇れる徳島・小松島」を実現するため、次の具体的な取組みを図って行きます。

施策：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

- ・乗船客の満足度の向上（適正な岸壁の提供と背後地の充実、賑わい施策、憩い空間の充実、新たな「海上交通」の導入）

施策：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

- ・寄港地・観光地として満喫できる港づくり（アクセス道の改善、港を含む回遊ルート、港のシンボル化、小型船だまりの充実・適正利用）

### 5-1-3. 産業振興に関する取組み 【課題1、3～5、要請1・3に対応】

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」を実現するため、次の具体的な取組みを図って行きます。

施策：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

- ・企業の立地・誘致による地域経済への波及拡大  
（大水深岸壁の整備、企業の誘致、状況に応じた新たな用地造成の検討、ふ頭用地の拡大・整備、IC整備に合わせたアクセス道連結）

表 5.1 課題及び要請と取組み方策の対応

		取組み方策		
		物流	賑わい・観光	産業振興
課題 1	外貿コンテナ(県内貨物)の徳島小松島港集貨への対応	●		●
課題 2	船舶の大型化による沖待ちの発生等への対応	●		
課題 3	港湾施設の老朽化・陳腐化への対応	●	●	●
課題 4	港湾倉庫等立地のための用地不足への対応	●		●
課題 5	港湾と背後地のアクセスの改善	●	●	●
要請 1	農林水産物の輸出促進	●		●
要請 2	港湾地域での観光振興		●	
要請 3	地域経済の活性化	●	●	●

## 5-2. 徳島小松島港中期構想

### 取組み方策 1

### 物流に関する取組み

#### 基本施策 1：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

近年、大型化する船舶寄港への対応、外貿コンテナ貨物の地元港湾利用の拡大、港湾施設の老朽化などの課題に対し、港湾施設の再整備などにより物流機能の強化を図ります。また、近年激甚化している災害により全国で大きな被害が頻発している状況を踏まえ実施された「重要インフラの緊急点検」の結果及び対応方針に基づき、「地震リスク」等の課題がある港湾施設について、浸水対策や耐震対策などを実施し、物流機能の強化、強靱化を図ります。

具体的な取組みとして、地区別に次のような取組みを行います。

#### (赤石地区)

赤石地区においては、大型船舶に対応した大水深岸壁の整備やそれに伴う大型船舶の複数接岸に対応したバースの再編・ふ頭用地の確保に取り組んでいきます。さらに、外貿コンテナ貨物の集貨拡大に向け新規航路開設や国際フィーダー航路の充実などに取り組めます。

#### (各地区)

各地区においては、整備後 40 年以上経過しているものが多く、早急な老朽化・強靱化対策と予防保全に努めます。また、施設の陳腐化により、非効率な利用を強いられている施設等に対しても、対策を検討します。

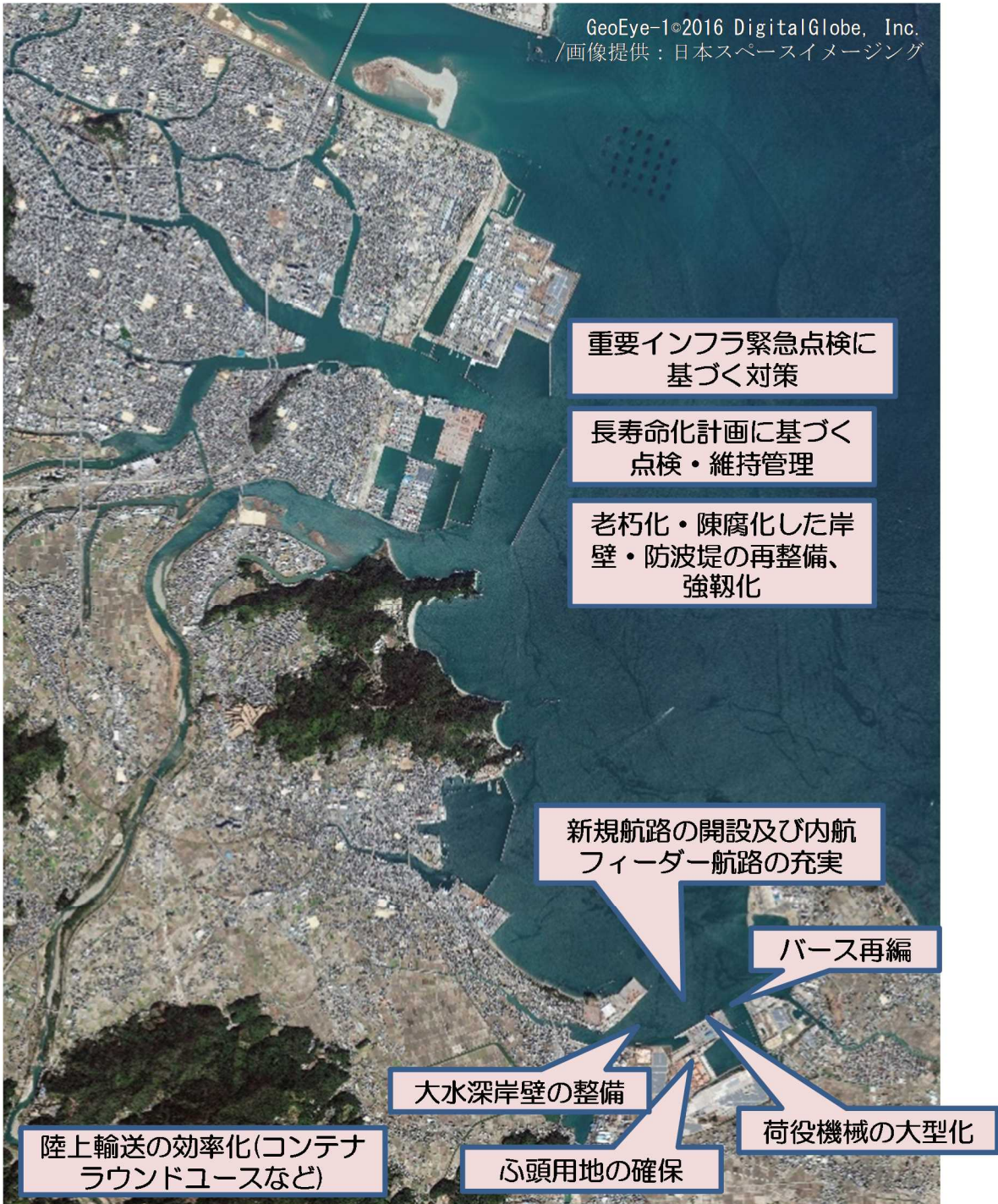
沖洲（外）地区及び赤石地区においては、「重要インフラ緊急点検」の結果及び対応方針に基づき、臨港道路の液状化対策などに取り組めます。なお、金磯地区及び本港地区では既に、老朽化対策を実施しています。

表 5.2 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、強靱化に向けた取組み内容

具体的な施策	取組み内容	取組み時期	地区
大型船舶に対応した岸壁整備	大水深岸壁の整備	○→	赤石
	荷役機械の大型化	○→	
大型船舶の複数接岸	バース再編	○→	赤石
	ふ頭用地の確保	○→	
コンテナ物流の地元港湾利用の拡大	新規航路の開設及び国際フィーダー航路の充実	→	赤石
	陸上輸送の効率化(コンテナラウンドユースなど)	○→	
老朽化・陳腐化した港湾施設の再整備、強靱化	老朽化・陳腐化した岸壁・防波堤の再整備、強靱化	→	各地区
	重要インフラ緊急点検に基づく対策	→	
	長寿命化計画に基づく点検・維持管理	→	各地区

→：着手済み ○→：今後着手予定

取組み内容（位置図）



## 基本施策2：四国横断自動車道の開通による物流機能の強化

現在事業中の四国横断自動車道（津田 IC～徳島東 IC：2020 年度末開通予定、徳島東 IC～徳島 JCT 間：2021 年度末開通予定）や既に開通済みの四国縦貫自動車道と連携したネットワークの形成による物流の強化を図ります。

具体的な取組みとして、地区別に次のような取組みを行います。

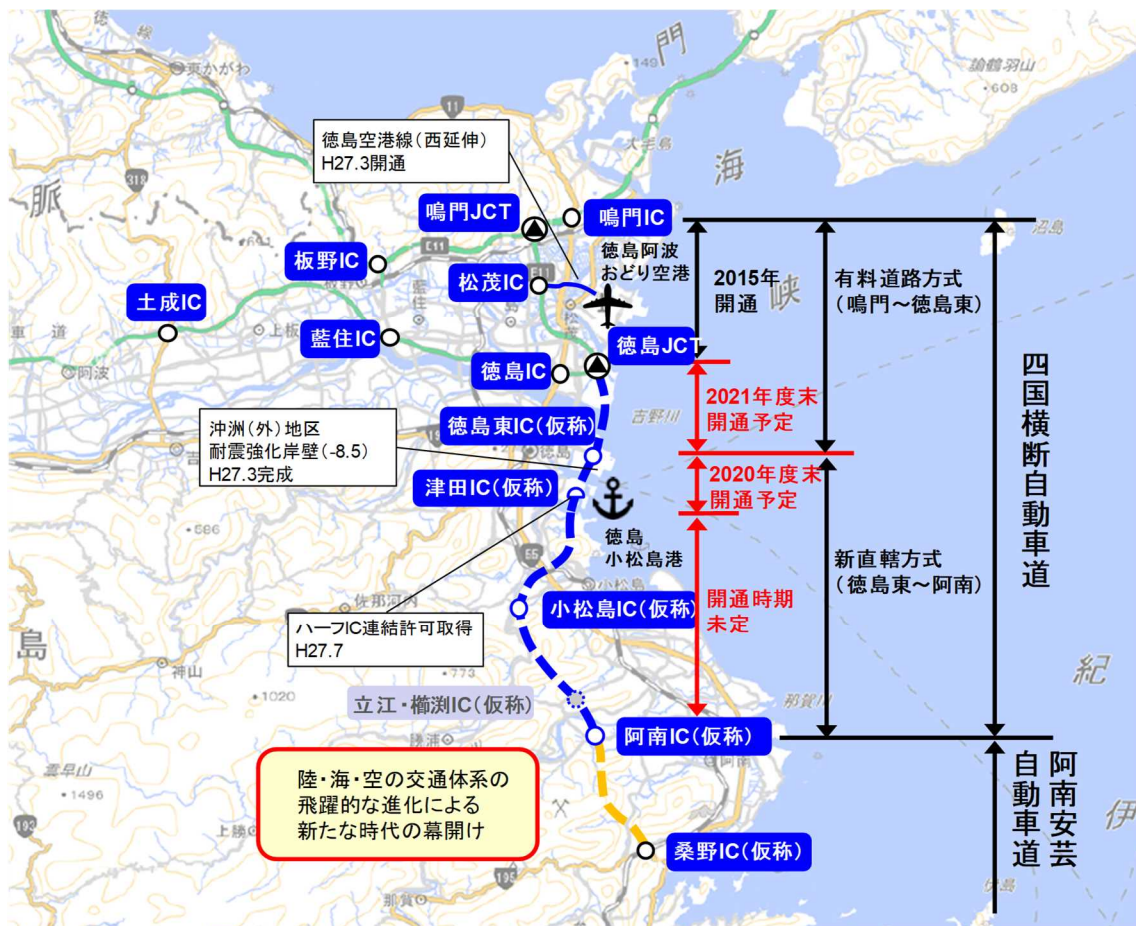
### (各地区)

今後の四国横断自動車道の開通に伴い、沖洲（外）地区では徳島東 IC、津田地区では津田 IC、金磯・赤石地区では小松島 IC の開設が計画されており、それに伴う港湾用地とのアクセス道の改善などに取組んでいきます。

表 5.3 四国横断自動車道の開通による物流機能の強化に向けた取組み内容

具体的な施策	取組み内容	取組み時期	地区
港湾と背後地アクセスの改善	IC 整備に合わせたアクセス道連結	→	各地区

→：着手済み ○→：今後着手予定



●物流に関する課題・要請に対する施策のまとめ

課題 要請	<p>課題 1. 外貿コンテナ(県内貨物)の徳島小松島港集貨</p> <p>課題 2. 船舶大型化による沖待ち等発生</p> <p>課題 3. 港湾施設の老朽化・陳腐化</p> <p>課題 4. 港湾倉庫等立地の用地不足</p> <p>課題 5. 港湾と背後地アクセスの改善</p> <p>要請 1. 農林水産物の輸出促進</p> <p>要請 3. 地域経済の活性化</p>
----------	---



基本施策(1)	具体的な施策と対象地区	
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	大型船舶に対応した岸壁整備	赤石地区
	大型船舶の複数接岸	赤石地区
	コンテナ物流の地元港湾利用の拡大	赤石地区
	老朽化・陳腐化した港湾施設の再整備、強靱化	各地区
基本施策(2)	具体的な施策と対象地区	
四国横断自動車道の開通による物流機能の強化	港湾と背後地アクセスの改善	各地区



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

**取組み方策 2**

**賑わい・観光に関する取組み**

**基本施策 3：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**

近年、日本への就航が増大するクルーズ船の徳島小松島港への寄港増大への対応、クルーズの乗船客に徳島ならではの観光施設や物産品の提供など観光振興、その他港湾来訪者に対する憩いの場の提供などの課題に対して、賑わい・観光・憩い空間の強化を図ります。

大型クルーズ船 MSC スプレンドィダ  
(赤石地区への寄港状況)



また、徳島小松島港は、瀬戸内海の入り口、九州と東京を結ぶ中間に位置しており、内航船の立ち寄りに適した場所に位置しています。将来的には、小松島市の新鮮な農水産品、豊富な地下水を活用した内航船の寄港機会の増大による港の賑わいが創出されることも期待されます。

さらに、2020年の東京オリンピック・パラリンピックなどの「3大国際スポーツ大会」や2025年の「大阪・関西万博」の開催に伴い、関西国際空港を中心に大幅なインバウンドの増加や交流人口の拡大が期待されることから、こうした来訪者を徳島小松島港に取り込むため、様々なニーズに応じた多様な交通手段を確保することが重要です。

具体的な取組みとして、地区別に次のような取組みを行います。

**(沖洲(外)・本港・金磯・赤石地区)**

各地区においては、クルーズ船の増大及び船型や乗船客、その他港湾来訪者の多様なニーズに対応するなど、各地区の港湾施設の能力や背後地の特色などを踏まえ、寄港地として乗船客をはじめ、港湾来訪者に楽しんで貰えるよう賑わい・観光施策や憩い空間の充実に取組んでいきます。

海上からの集客機能の強化を図るため、新たな「海上交通」の導入に向けた研究に取り組んでいきます。

**表 5.4 クルーズ船寄港増大や賑わい施設充実などによる賑わい・観光の強化に向けた取組み内容**

具体的な施策	取組み内容	取組み時期	地区
乗船客の満足度の向上	船舶の規模やタイプにあった岸壁の提供及び背後地の充実	→	沖洲(外) 本港 金磯 赤石
	乗船客をはじめ港湾来訪者の多様なニーズを取り込んだ賑わい施策や憩い空間の充実	→	
海上からの集客機能の強化	新たな「海上交通」の導入	→	県下全域を対象に検討

→ : 着手済み    ○→ : 今後着手予定

### 基本施策4：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

クルーズ旅客以外に飛行機や高速自動車道、プレジャーボートなどを利用した観光客においても、徳島市や小松島市の歴史・文化を含めた観光施設を周遊しています。一方、水辺空間（港湾）における観光との連携が不足していることから、観光周遊ルート間のアクセス道や小型船だまり（ボートパーク）の充実、適正な管理などによる賑わい・観光の強化を図ります。具体的な取組みとして、地区別に次のような取組みを行います。

#### (本港地区)

本港地区においては、クルーズ船の乗船客に対しては寄港地として満喫できるような賑わい・観光施策の充実に取組んでいきます。また、小松島市に来訪する観光客に対しては、歴史や文化施設などを街の回遊ルートを港まで延ばし、港をシンボルとした賑わいづくりに取組んでいきます。

#### (各地区)

各地区においては、徳島小松島港が大阪湾ベイエリアや瀬戸内海エリアの玄関口であるとともに、高速道路により京阪神エリアと直結するという特性を活かし、小型船だまり（ボートパーク）の充実や適正利用による賑わいづくりに取り組んでいきます。

表 5.5 来訪する観光客のアクセス道改善などによる賑わい・観光の強化

具体的な施策	取組み内容	取組み時期	地区
寄港地・観光地として満喫できる港づくり	アクセス道改善による観光周遊のための滞在時間の拡大	○→	本港
	歴史や文化施設など街の回遊ルートを港まで延伸	○→	
	港のシンボル化による集客増大	→	
	小型船だまり（ボートパーク）の充実・適正利用	→	各地区

→：着手済み ○→：今後着手予定

#### 小松島港区活性化プラン（本港地区）





<b>課題 要請</b>	課題 3. 港湾施設の老朽化・陳腐化(再掲) 課題 5. 港湾と背後地アクセスの改善(再掲) 要請 2. 港湾地域での観光振興 要請 3. 地域経済の活性化(再掲)
------------------	---



<b>基本施策(3)</b>	具体的な施策と対象地区	
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	乗船客の満足度の向上	沖洲(外)地区 本港地区 金磯地区 赤石地区
	海上からの集客機能の強化	県下全域を対象に検討
<b>基本施策(4)</b>	具体的な施策と対象地区	
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	寄港地・観光地として満喫できる港づくり	各地区



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

**取組み方策 3**

**産業振興に関する取組み**

**基本施策 5：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**

徳島小松島港においては、港を貫く四国横断自動車道の南進や「徳島東 IC」、「津田 IC」の設置により、「海の拠点」となる徳島小松島港と「空の拠点」である「徳島阿波おどり空港」が高速道路で直結し、「陸・海・空」の交通体系が更なる進化を遂げるようになります。

これにより、港のポテンシャルが飛躍的に向上することから、今後、産業・流通の拠点として、さらに重要な役割を担うことが期待されています。

また、徳島県では、豊富な森林資源や水産資源を活かした農林水産品の輸出拡大に向け様々な取組を行っています。徳島小松島港は県内の地場産品の輸出拠点としての期待が高く、更なる輸出促進が重要となっています。

さらに、自然エネルギーの推進により、これまでに太陽光、風力発電所が相次いで建設されてきました。今後、新たな産業として民間企業によるバイオマス発電施設の整備が進められます。バイオマス発電に必要な燃料である木質チップ等は、海外からの輸入のほか県産材を活用するなど、関連産業への波及なども見込まれます。

具体的な取組みとして、地区別に次のような取組みを行います。

**(沖洲(外)地区、津田地区、赤石地区)**

津田地区において「津田 IC」の設置を契機に、新たな埋立造成地の整備を行うとともに、将来の港湾物流の動向を踏まえ、必要に応じて大型船舶の入港が可能となる大水深岸壁の整備検討を行うことにより、企業の立地・誘致による産業振興に取組んでいきます。将来的には津田地区等の埋め立て計画と連携し、輸出促進に向けた取り組みを行います。

赤石地区においては、コンテナターミナルの機能充実により、既設航路の増便や新規航路の誘致を図り、農林水産品の輸出体制を整えます。

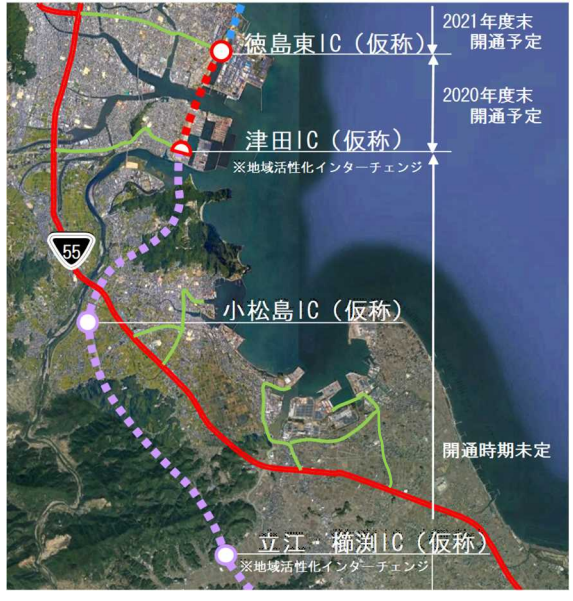
徳島小松島港において、今後の経済状況や土地需要の状況に応じ、ニーズを把握した上で、新たな用地造成について検討を進めていきます。

**表 5.6 企業の立地・誘致による産業振興の強化に向けた取組み内容**

具体的な施策	取組み内容	取組み時期	地区
企業の立地・誘致による地域経済への波及拡大	大水深岸壁の整備	○→	津田
	企業の誘致	→	
	状況に応じた新たな用地造成の検討	○→	—
農林水産品の輸出促進	ふ頭用地の拡大・整備	○→	津田 赤石
	IC整備に合わせたアクセス道連結	○→	

→：着手済み ○→：今後着手予定

アクセス道路



徳島小松島港津田地区活性化計画 (概要)

基本理念

- ハーフ・インターチェンジの設置により、「四国の玄関口」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



活性化計画

- 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「産業拠点」
- 【新たな企業の誘致】⇒①②③
- ・IoTを活用し、陸海空の貨物を取り扱う「流通企業」
  - ・事業拡大を目指し、地域経済の活性化に繋げる「地元製造業」
- 【誘致企業の貨物を取り扱うことによる、港湾施設の利用促進】⇒⑥
- 【既存企業(木材関連)の加工・流通拠点整備】⇒③⑤⑦
- ・県産材を加工した製品を国内外へ出荷
- 水と緑と笑顔があふれる「交流拠点」
- 民間活力の導入
- 【マリッジジャー拠点となり、放置艇対策にも繋がるボートパークの整備】⇒④
- 【地元海産物を活かした産直市をはじめとする「にぎわい拠点」の整備】⇒①②
- 【憩いの場と防災拠点の機能をあわせ持ち、一部の水面を活用した親水空間を有する緑地の整備】⇒①②⑦
- 四国の玄関口となる「交通結節点」
- 【フル・インターチェンジ用地の確保】⇒①⑦
- 【津田木材団地と背後地域を結ぶアクセス道路の整備】⇒⑧
- ・渋滞対策のための交差点改良
  - ・歩行者等の安全性向上のための施設整備
- 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」
- 地域の防災力を高める「県土強靱化」
- 【木材団地従事者等のための津波避難場所の整備】⇒①②
- ・高速道路、緑地、にぎわい施設を活用
- 【津波浸水に対応した理立造成】⇒①②
- ・周辺より2メートル程度高く造成
- 【新たな土地利用に合わせ海岸保全施設を段階的に整備】⇒(地区全体)
- 【内水被害軽減のための排水対策と親水空間の活用】⇒(地区全体)
- 地球環境にやさしい「スマートな地域社会」の構築
- 環境首都・新次元とくしまの実現に向けた「スマートな地域社会」
- 【スマートな交通結節点の実現に向け、にぎわい拠点に水素ステーション・EVスタンドを整備】⇒①②
- 【太陽光発電をはじめとする自然エネルギー導入の促進】⇒(地区全体)
- 【地域内エネルギーを総合的に管理するスマートコミュニティ・モデル地区の構築】⇒(地区全体)
- 計画推進に向けた取組み 津田ICの早期供用を見据えたフェーズ1と将来のフェーズ2となる施策を段階的に展開

●産業振興に関する課題・要請に対する施策のまとめ

課題 要請	課題 1. 外貿コンテナ(県内貨物)の徳島小松島港集貨(再掲) 課題 3. 港湾施設の老朽化・陳腐化(再掲) 課題 4. 港湾倉庫等立地の用地不足(再掲) 課題 5. 港湾と背後地アクセスの改善(再掲) 要請 1. 農林水産物の輸出促進 要請 3. 地域経済の活性化(再掲)
----------	--



基本施策(5)	具体的な施策と対象地区	
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	企業の立地・誘致による地域経済への波及拡大	津田地区
	農林水産品の輸出促進	津田地区 赤石地区



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

### 5-3. 徳島小松島港の将来望まれる姿の実現に向けた施策体系(まとめ)

#### ■ 物流に関する取組み

将来像	基本施策	具体的な施策	取組み内容
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	大型船舶に対応した岸壁整備	大水深岸壁の整備 荷役機械の大型化
		大型船舶の複数接岸	バース再編 ふ頭用地の確保
		コンテナ物流の地元港湾利用の拡大	新規航路の開設及び国際フィーダー航路の充実 陸上輸送の効率化(コンテナラウンドユースなど)
		老朽化・陳腐化した港湾施設の再整備、強靱化	老朽化・陳腐化した岸壁・防波堤の再整備、強靱化 重要インフラ緊急点検に基づく対策 長寿命化計画に基づく点検・維持管理
	四国横断自動車道の開通による物流機能の強化	港湾と背後地アクセスの改善	IC整備に合わせたアクセス道連結

#### ■ 賑わい・観光に関する取組み

将来像	基本施策	具体的な施策	取組み内容
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	乗船客の満足度の向上	船舶の規模やタイプにあった岸壁の提供及び背後地の充実 乗船客をはじめ港湾来訪者の多様なニーズを取り込んだ賑わい施策や憩い空間の充実
		海上からの集客機能の強化	新たな「海上交通」の導入
	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	寄港地・観光地として満喫できる港づくり	アクセス道の改善による観光周遊のための滞在時間の拡大 歴史や文化施設など街の回遊ルートを港まで延伸 港のシンボル化による集客増大 小型船だまり(ボートパーク)の充実・適正利用

#### ■ 産業振興に関する取組み

将来像	基本施策	具体的な施策	取組み内容
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	企業の立地・誘致による地域経済への波及拡大	大水深岸壁の整備 企業の誘致 状況に応じた新たな用地造成の検討
		農林水産品の輸出促進	ふ頭用地の拡大・整備 IC整備に合わせたアクセス道連結

## 6. おわりに

徳島小松島港中期構想は、利便性の高い、魅力ある港湾を目指して、徳島小松島港の将来像を設定し、それに向けた取り組み方策を取りまとめたものです。

今後、実行段階に移行する際には、取り巻く状況の変化を考慮し、必要に応じて、本構想の点検・検証を行い、改善・見直しを行っていくこととします。

