

第4回徳島小松島港
津田地区活性化計画推進委員会

議事録

徳島県県土整備部運輸政策課

目次

[illegible]

徳島小松島港津田地区活性化計画推進委員会議事録

1 開催日時

令和3年3月24日午前10時から午前11時50分

2 出席者

委員総数8名中6名出席

オブザーバー2名出席（うち2名代理出席）

3 議題

（1）「徳島小松島港津田地区活性化推進計画（案）」について

（2）その他

4 配付資料

・次 第

・第4回 徳島小松島港津田地区活性化計画推進委員会 出席者名簿

・配席図

【資料1】徳島小松島港津田地区活性化推進計画（案）【概要】

【資料2】徳島小松島港津田地区活性化推進計画（案）

【資料3】徳島小松島港津田地区活性化計画推進委員会設置要綱

5 審議経過

【事務局より説明】

(会長)

この計画については、前回までに御議論頂いたものをブラッシュアップしたもの。
今回出てくる説明に関しては、産業拠点という考え方で、新たな企業誘致というのがメインでいいんですか。

(事務局)

新たな企業の誘致ということですか。

(会長)

そうですね。第3水面にかかる部分。それだけになっているんですけど、そういう理解でいいですか。ってことです。

(事務局)

新たなってことなんですけど、地元も含めた新たなっていう企業誘致のくくりになるか
と思います。

(会長)

流通企業と製造業というキーワードになっているんですが。

(事務局)

流通業と製造業等ということなんで、例えば既存の地元におられる企業さんも含んで
おられます。

(会長)

と言う理解していたつもりなんですけどね。その下にある県産材を加工した製品を
国内外へ出荷する加工・流通拠点を整備と書いてあるんですけど、矢印的には新しい
ところにかかってなくて、既存のスペースにだけ矢印がかかっているんですけど、それで
いいんですか。

(事務局)

既存のところについても今回の計画に併せて考えてはいます。

(会長)

今回、水面も使って原木ヤードや木工団地も企業強化をしようというのが大きな目
標になるので、むしろ、その新しいところにもこういう新既存企業の拡充が入って
ないのはおかしいんじゃないかなと思って。その図が入ってますかという確認なんで

す。

矢印を第三水面のところに、かけた方がいいんじゃないですかってことなんです。

(事務局)

わかりました。そこは再度検討させて頂きたいと思います。

(会長)

全体としては木材産業の拠点として育成していきたいとのことですので、絶対トラッセストにやっていくということですよ。要するにゾーニングとしてきちんと新しいところは新たな企業誘致ということですよ。

(事務局)

今、会長から頂きまして、確かに全体に関して矢印を入れたいということなんです。矢印を全部に入れてしまいますと大変になってしまいます。これは全部に関わるという形です。それについては修正させて頂きます。

(G 委員)

水と緑と笑顔があふれる「交流拠点」のところなんですけど、ここのにぎわい・親水機能を有するにぎわい拠点の整備。このあたりにトラック等の駐車場を作るってことなんですか。

(事務局)

駐車場と言いますと。

(G 委員)

前の会議のときだったと思いますが、いわゆる公園のあたりにトラック等の駐車場を作るってことを言ってましたが、運動場とか公園とか遊びに来るときに、休日はたくさん来るが、平日はあまり来ないんでトラック等の駐車場に使うと言う話を前回していたと思いますが、平日でも結構来るんじゃないかと思います。トラック等を停めることについては、前は高速道路の下を利用したらどうですかね。って言う案も出てたと思うんですが。その後、その件について検討とかはして頂きましたか。高速道路の下は国土交通省の管理になるんで県の方ではちょっと対応できないと言う話をしていたんですが高速道路の下は空いているのだから県の方で交渉をやって頂きたいということです。もし話ができていないのであれば、そうして頂きたいです。

それから、県土強靱化のところなんですけど、津波避難場所の整備って言うことなんですけど、第2水面と第3水面のところに矢印なってますが、避難するとなると第2水面の方、海に近い方には、なかなか人間は行かないと思うんです。ですから、第3水面、現在埋め立てている、高速道路のICができるところ。ここの段々と高くなっているところを利用して、避難できるようなことを考えて頂けたらと思います。この辺りが企業も1番固まっていますし一番多いと思いますので第2水面の方に矢印が、かか

っていますが、人間って海に向かっては逃げれないと思う。いざって言うときは。そこらを考慮して考えて頂きたい。

それから、第3点目として、第1水面のところについてですが、前回も申し上げさせて頂いたんですが、ここにボートパーク等親水公園と言ってましたが、今一度、第1水面の1番前の堤防とか前に出ている堤防辺りを利用して、釣りができる釣り堀公園をできるようにしていただきたい。関西方面からも結構釣りに来たりしている人は結構多いので、ここを整備してきれいにして釣りとかできるようにしていただきたい。釣り人口って結構多いと思うので、高速道路が出来たら関西方面からも直ぐに来れるようになるんでね。そういうことを考慮して、これからは考えて行って欲しいと思っています。以上3点です。

(事務局)

まず、緑地の駐車場の件ですが、G 委員からも説明ありましたが平日は遊びに来る方はそんなに多くないだろうと言うことで、当然緑地側にも駐車場がありますし賑わい側にも駐車場があります。基本、大きく駐車場が取れるのは緑地側の方になるかと思っておりますので、荷役待ちのトラックが当然状況を見ながらにはなるんですが、空いている方でずっと停まっていると言うことではなく荷役作業までの間停まって待つと言うイメージの使用と思っております。また緑地につきましては、今後第2水面貯木場の埋め立ての計画を検討して参りますので、その中でしっかり検討して、地元の御意見を伺いながら、絵姿を示していけたらなと考えております。

続きまして、県土強靱化のお話につきまして、第2水面貯木場、人間って海の方に逃げることはないかなと思いますが、第2水面貯木場に矢印を入れさせて頂いているのは、県土強靱化は単なる避難場所だけでなく地域の防災力を高めると言うことです。企業用地自身を2m高盛りすることで、L1津波に対して、この用地は浸水しないような高さでこの用地自身も県土強靱化に資するということで矢印を入れさせて頂いております。基本、第3水面貯木場もL1津波に対応した高さでございまして、千年に1度のようなL2津波がくるかもしれませんし、そのときにどこに逃げるかとなると高速道路です。会長さんも仰られましたとおり非常に高いところにございまして、いざとなれば、そちらに逃げると言う対応もしていかなければいけないのかなと考えております。

続きまして、ボートパークの件につきまして、釣り堀の件は、これまでもG 委員とやりとりをさせて頂いております。これまでも説明させて頂きましたとおり、せっかくボートパークをするので、ちょっと土地を埋めてやって、結局、ボートパークって水面なんですよ。高いところから栈橋の高さまで降りていくところに親水護岸みたいな水面に近よれるスペースを作れば、そこから釣りができるだろうということで、そういう機能も付加するという形で実際の絵姿の検討をしていこうと考えております。以上です。

(G 委員)

ありがとうございます。

(会長)

L 1 津波には浸からないが L 2 津波には浸かりますよね。避難場所と言っていいか気になるよね。言えない気がするんだよね。

(事務局)

先ほど、2 m 程度では L 2 津波には対応できないということ。避難場所には該当しないのではという指摘がございました。確かに、L 2 津波では、1 m 近く浸かる土地にはなるのですが土地だけではなく企業さんが進出してきましたらビルとかが建つのかなと思います。そのビルを徳島市にお願いして、津波避難ビルとして設置していただく。

(会長)

そっちだよね。避難ビルの設置だよね。

(事務局)

それと、第 2 水面貯木場に関して言いますと緑地の整備を計画しております。そこについては、強固な建物を L 2 津波にも対応できるような避難場所も計画も出来るかとは思いますので、そちらの方で対応させて頂きたいと考えております。

(会長)

L 1 津波のときは埋立したところに逃げて、L 2 津波のときは避難場所に逃げるのですか。

(事務局)

とりあえず逃げる。L 1 津波 L 2 津波に関係なく。

(会長)

ほかに何かありますか。今説明したのはフェーズ 2 で、今回決まっているところではなく、次の計画になるところなんと言っておきたいことがあれば。しばらくこの議論は出てこないと思いますので。

(E 委員)

将来的な話でして、今どうこうの話ではなくて、第 3 水面貯木場の埋立てが出来て、それと非常に港として魅力を感じてるのは、やはりフル IC という形でいくと非常に重要な地域だと思っております。そんな中で、津田地区について、港の機能についてどういう考えで将来もっていったらいいのかな。我々、正直に申し上げて港湾の悲願って言ったらいいんですかね。内航の物流の結節点はフェリーが中心となっています。ほとんどの貨物はオーシャンフェリーによる非常に大きな重要な拠点となって、今、マリンピアでやっております。海外からの手段としては、コンテナ船が主の物流手段ということになります。そのコンテナそのものは赤石地区でやらしてもらっています

が、せっかく、コンテナが入るだけの港の機能を持っているだけの港であり交通手段とのつながりもあると言うこともあります。理想から言いますと、ここでコンテナをやらして頂けると、何て理想的な姿になるんだ、港湾をずっと見てきたものからするとずっと夢をもっております。そんな中で、基本的にはふ頭用地が少し減っておるというイメージを持っております。今あるふ頭用地、オーシャンの跡地については、今、港湾として機能を持っているものについてはこれ以上減らさない。それだけふ頭用地を将来のために残しておく。そういう形で是非お願いしたいと思います。以上でございます。

(事務局)

御意見頂きまして、長いビジョンの中での徳島小松島港をどうしていくのかにつけるのかなと思っております。各港毎の機能分配も含めまして、また今後見直されていく時期がいずれやってくるのかなと思っております。今、外貿の拠点として赤石が徳島小松島港の計画では位置づけられています、－１３ｍの貨物岸壁と、－１０ｍのコンテナ岸壁で１万５千トン級のコンテナ船については赤石にし、ガントリークレーンを整備しているということになります。赤石の方も将来、徳島南部自動車道が南に伸びてきましたら相当アクセス性が変わってくると思います。そんな状況も睨みながらも、そちらの方は、昨年度、中期構想と言う形でまとめさせて頂いているんですが、国の方を中心に御協力頂きまして、会長はじめＥ委員も入って頂きまして、またその次の段階で徳島小松島港の港湾計画の改訂に向けての取り組みの中でビジョンを考えていくことになるのかなと思っております。そのときには会長さん始め、皆さんの御意見を色々頂きながら、皆が共有できる徳島小松島港の絵姿を作って将来に繋げていくことを考えています。以上でございます。

(会長)

ありがとうございます。一緒にやらして頂きました。赤石の方の整備が結構重大なことになっていると思うんですが、ひとまず津田はどうするのか分からないまま、きた気もするけど、仰るように、ここの港機能は、ちゃんと活用した方がいいんじゃないのかなと言うことですね。コンテナがどうかは分からないが、前回の会議ではクルーズが中心でしたからね。これから復活してくるかどうか。せっかく岸壁があるからどう活用していくかどうか、これからフェーズ２でも考えていくことも考えていく必要があります。

(事務局)

お答えさせて頂きます。現在、津田地区で中心になっているのが－１０ｍ岸壁でございます、その岸壁は外国からの木材を運んでくる船がついて、そのふ頭につきましても、外材を積む使われ方以外にも、たまに県内の材木を集めて積み出す使われ方をしております。今は－１０ｍ岸壁なんですけど、港湾計画上では－１２ｍの大きな岸壁も南側で計画してございまして、今後、こういった使い方をしていくかをそろそろ議論を入らなければならないなと思っております。

また、皆様の御意見を聞きながら徳島小松島港の将来像を考えていかなければならないと思ってございます。以上でございます。

(E 委員)

木材専用の岸壁で最盛期には沖待ちが起こるくらい船が入ってきたりした時代もありますけど、今は3ヶ月に1回程度の頻度になっていますね。

(会長)

最近は加工された木材品が入ってくる人が多いんですよね。

(E 委員)

今は現地で加工された形でコンテナに入ってくる製品がかなりのウエイトを占めておるかと思います。

(会長)

細いやつが入ってくるんですよね。

(Hオブザーバー)

港湾計画の話が出ましたので意見させていただきます。

E 委員が将来は津田に是非ともコンテナをと仰られていましたが、事務局が説明した港湾計画上の新しい－12m岸壁は、現在、原木を扱う計画になっています。ただ、高速道路の開通により、徳島小松島港へのアクセスが良くなり、物流が相当効率化される中で、20年前の計画を全面的に見直して、津田地区にはこういった機能を持つてくるべきかという議論をすぐにでもやらなければならないと思っております。また、県もそういう認識は十分あると思いますが、港湾計画が津田地区活性化計画とどう絡むかという点で少し気になることがございます。

－12m岸壁をどういった機能にするかということはもちろん大事ですが、もう一つは岸壁の向きをどうするかということです。－12m岸壁の向きは、－10m岸壁と同じなんですけど、－10m岸壁の向きだと、うねりの影響で荷役に多少支障が出ているという話も聞いています。このうねりの影響を受けないような向きに変えるということも視野に入れなければならないと思っております。そうすると、－12m岸壁の利用が第1水面貯木場の利用に大きく影響してきます。

このことから、港湾計画改定のスケジュールと津田地区活性化計画のスケジュールはある程度、歩調を合わせる方が双方の計画に関して、手戻りなく整合性を図るという意味では望ましいと思いますし、国としてもご協力を惜しみませんので、県にはできるだけ早く改訂に着手して頂くよう、お願いしたいと思います。

(事務局)

事務局の方からお答えさせていただきます。確かに事務局も現在の津田地区の港湾計画については、確かに陳腐化している面もございますし、津田だけでなく徳島小松

島港としてどうあるべきかを大きな港湾計画を20年以上前に策定された港湾計画にしがみついて行くことは今のところは考えておりません。なるべく早急に見直す時期にきているかなと思います。国のご支援も頂きながら、そのあたりは、また再考してまいりたいと考えております。

まずは津田の活性化計画に基づいた活性化を進めると同時にそちらの方も考えてございますのでよろしくお願いします。

(会長)

そこら辺りのスケジュールが難しいですね。色んなものが一緒になって考えていただくのはいいんですけどね。それぞれが別々でやっているんでね。よろしくお願いします。

(E 委員)

第3水面から第1水面まで埋め立てていくなかで工場ができたりとか人の出入りが増えると思います。高速道路もフルICになるとアクセス道路や港湾道路が県道に出るまで一本しかない。将来にわたって人口や荷物が増えていく中で、この港湾道路1本ではちょっと大渋滞になるのではと危惧している。将来は川側にもう1本橋をかけて道をつくるなど考えて欲しい。道を作るといのは港湾とは関係ないのでしょうか。

(会長)

津田エリアへのアクセス点。

(E 委員)

これですね。大変なことになると思うんです。これはおそらく大渋滞になると思うんです。

(事務局)

3月21日に沖洲と津田の間で高速道路の開通しました。E委員が仰られておりました、津田町は周辺に繋がっている道路が1本だけなんですよね。今回この津田と沖洲が開通したことにより、まさしくこれがE委員が仰られたとおり川側の道路が1本開通したことになるんですよね。これが来年度には徳島JCTまで繋がるんですよね。ただ沖洲から北は有料になるんですけど。それで、南は将来、阿南までは計画が来ていますので順次に小松島の方は工事が進んでいるということです。無料の高速道路が津田へのアクセスへの非常に重要な新たな道になると我々も考えております。アクセス道路につきましても将来の徳島小松島港の中での検討も進めていかなければならないと考えております。E委員が仰った川沿いの南北ルートの道は、無料の高速道路でできると理解しております。

実は、21日に開通の時も、夕方5時に開通したんで、係員を配置して混雑の状況を確認しておりました。たまたま日曜日であったのと天候が悪かったのもあるかもしれませんが、そんなに混雑無く、一番最初に物見たさに集まってきて、混雑も、ほん

の一瞬だけで沖洲の方も渋滞もなくスムーズに進んでいると認識しています。来年度には津田と本四が直結すると言うことで、津田のインターが端末になるので数年間はアクセス道路は混むかも知れませんが、徳島南部自動車道は南進して参りますので、繋がったときには高速に交通が集中して旧の国道は終始渋滞していますが、今のような渋滞も無くなるものと考えております。しばらくの間は確かに津田インターが端末のインターになるので混むことも想定はされるのですが、旧有料道路の改良であったり交差点の改良であったり新浜から直接乗り入れる形で対応しておりますので、今後皆様と道路についても考えていかないけないと思っております。そのときはよろしくをお願いします。また工事に当たっても、工事車両も津田の道路や高速道路使うので、地域の皆様に御迷惑をかけないような形でできる限り努力して工事を進めさせていただきたいと思っておりますので御協力よろしくお願ひしたいと思ひます。以上でございます。

(会長)

結構重大な議論をしていらっしゃると思ひます。道路整備の方は着々と進めているんですけどその軽微な状況のところ、時々混み出しそうところも出てくると。これは道路整備と言うより情報管理だと思ひます。どこが混んでいるかをきちっと伝えていくと交通の容量は増えて行っている、どこかは必ず空いている。そちらに回っていただけたら少しは緩和することもありますので、津田が混んでいるとき、わざわざ津田に来て貰わなくても手前の沖洲でおいてもらえたらと言う話になるかと思ひます。その辺りを理解してしてもらえたらいいと思ひます。リアルタイムに情報提供していただけたら、最近はそのようなシステムも出来てきていますから運用していただけたらと思ひます。車を流す能力はどんどん上がっていつていますから、たまたま皆さん情報がないものですからどこかで集中してしまいます。末広の交差点で集中してしまうと詰まっちゃう。そういうのを避けることをしていただきたい。同じようなことを高知で高速道路ができたときしたんです。かなり調査もしたんですけど、やはり情報管理が大切。道路整備はどちらにしても10年とかかかるので。

ちょっと時間が押してきてますので、どうしてもという方だけお願いします。

(B 委員)

防災のお話しとか出てきましたけど、皆様のお話を伺っていると目指していく方向の中で一番最初の前提のところ、既に暮らしている皆様とか既存の企業とか、そういうところ連携していくか安全性も含めた今ある物に対しての言及を一言入れておくと津田の地域に住んでいる皆様の安全性とか渋滞の話も考えた上で進めていくんですよ。と言う書き方を前提のところ、一言入れておいた方がいいんじゃないかなと。1つ1つに入れるのも大事なんですけど、基本理念と目指すべき方向性。ここに前提条件として書いてしまうのも1つ有りんじゃないかなと思ひました。

(会長)

目標なのか、配慮すべき事項なのか。どちらかというと、配慮すべき事項なのかと。他いかがですか。

(F 委員)

今既にいる既存企業の立場からお話しさせていただいたら、写真の黄色のに囲まれている部分、高速道路に隣接している部分、新しく分譲するところと既存企業の間盛土がないので、フラットな状態で利用できる。一方で第2水面、第3水面のところは2mの嵩上げがあるところは、法面を介して隣接しているということで、黄色のところと第2第3水面のところで隣接のしかたが違うということで、企業の使い勝手が少し変わっているということで、黄色のところについては埋め立てが終わってしまったら直ぐフラットで何かにすぐ使えるということで、何かあればすぐ使えるし、使いたいと言う企業さんもたくさんいらっしゃる。紫のところは、当初フラットの話もあったけど2mも嵩上げしてしまうと、そのまま使おうとしたら、傾斜の道路をつけるとか橋をつけるとか、その間に排水施設がありますよね。その上を道路として使おうとしてもできないとか、以前とは条件が変わってしまって既存の企業さんの使い勝手がかなり悪くなったという方がかなりたくさんいらっしゃる。

21日に開通して、わざわざ私も何度が往復しましたが、片道2分くらいで、マリンピアと津田の木材団地は1つになったとような形になって企業さんによってはマリンピアと津田両方使ってらっしゃる会社もいらっしゃるという風に両方の企業さんと取引もあるのでかなり便利が良くなったなという風にお互いの企業さんも喜んでいらっしゃいました。マリンピアと津田一体となって今後も考えていかなければいけないことがたくさんあるのかなと思います。

個人的に私、西新浜に住んでいるんですが津田に行く毎朝通勤してるんですが、西新浜線が4車線になって、末広の橋に直結ができたということで、3月8日に開通してここも何度が走ったんですが朝の渋滞がずいぶん緩和されたなと思います。大野交差点を通過して新浜線を通って末広に上がっていく方が大半なのでその方が直結したということで新浜を、西から東に行く方は、津田に近づいてきたら小松島津田にもスムーズに通るようになり、ここはずいぶん改善されたなと思います。

今回のインターチェンジと県道の整備も併せてやっていただいたということでその辺り、思ったより良くなったなと思います。ただ日中に関しては新しい高速道路ができたということで通りたい方が多いのか木材団地に入ってこられる方がずいぶん増えたなと地元では感じています。地元の企業さんの使い勝手がいよいよちょっと工夫していただきたいということとマリンピアと津田が2分で繋がるということで、一体で津田だけでなく使い勝手だったり企業さんだったり流通の方の使い勝手をよくするためにどうしたらいいとかと思います。

将来的には南に行きますから小松島にも同じことが言えますので一体となって考えていただけたらと思います。

(事務局)

高いので使いにくい。隣接する方が使いにくいということなのですが、これはどうしても盛ってしまったら、こういう風にならざるを得ないということで水路とかもございまして蓋とかはかけてはいますが、重たい荷物をあげれないとか企業さん買って頂けたらその整備をしてその上を通過して貰えたらと思います。盛った関係上そう

なってしまいますのでご了承頂きたいと思います。マリンピアと津田を一体でということなのですが、これから高速伸びていきますのでマリンピアだけでなく津田が全国的高速道路網に来年度繋がりまして津田が全国に直結すると言うことで、こういった波及をしていくかと皆様とお知恵を絞って考えていこうと思います。

(会長)

ほかに何か意見はありませんか。無ければ、議事の「その他」で事務局からお願いします。

(事務局)

事務局から1点ご確認します。本日の議事録につきましては事務局によって作成後、後日皆様にご確認させていただきますのでよろしくお願いいたします。

(会長)

また確認いただければと思います。

ではこれで本日の議事を全て終了させていただきます。では議事の進行を事務局にお返しさせていただきます。

(事務局)

会長初め委員の皆さまありがとうございました。 それでは閉会に当たりまして県土整備部次長から一言ご挨拶を申し上げます。

(事務局)

今日はお忙しい中、貴重な意見をたくさん賜りましてありがとうございました。当初は11時半までということだったのですが、延長して時間をいただきまして、お詫び申し上げます。本日、委員会でいただきました様々なご意見、津田地区に関するもの、広く言えば20年前に作成した徳島小松島港の港湾計画を見直すべきではないかという大きなご意見もいただきましたので、今回我々徳島県としても県全体を取り巻く環境が大きく変わる中で、津田地区には高速道路も伸びてきて、インターチェンジもでき、販売開始する1年後には徳島JCTと繋がるということで、まさに新しい転換点を迎えるのかなということを感じているところでございます。今後我々もどのようにやっていくのか今日の議論を参考にしっかりと検討していきたいと考えておりますので、また引き続きご指導をよろしくお願いいたします。我々としてはまずは津田地区ということで5月を目途に無事に分譲開始ができるようにしっかりと手続を進めてまいりたいと考えています。委員の皆様方には引き続き当委員会の運営に格別のご理解御協力を賜りますようお願い申し上げまして 閉会のご挨拶とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

(事務局)

会長、委員の皆様、オブザーバーの皆さま 本当にありがとうございました。以上

を持ちまして本日の第4回徳島小松島港津田地区活性化推進委員会を終了させていただきます。本日は年度末の忙しい中，長時間にわたり誠にありがとうございました。