

徳島小松島港津田地区 活性化計画(案)

平成28年3月

徳 島 県

目次（1／2）

	頁
1. はじめに	1
2. 徳島小松島港津田地区を取り巻く状況	2
2- 1. 地理的状況	2
2- 2. 津田地区周辺の状況	3
2- 3. 四国横断自動車道等の状況	4
2- 4. 津田地区の埋立・施設整備等の状況	5
2- 5. 港湾計画の状況	6
2- 6. 都市計画（用途地域）の状況	7
2- 7. 徳島県木材産業の状況	8
2-7-1. 徳島県の木材需要量	8
2-7-2. 徳島県の木材輸入量	8
2- 8. 既存施設等の状況	9
2-8-1. 各施設の配置	9
2-8-2. 企業用地の状況	10
(1) 業種別企業数	10
(2) 木材以外の業種	10
2-8-3. 岸壁の状況	11
(1) -10m岸壁の利用実績	11
(2) -5. 5m岸壁の利用実績	11
2-8-4. 野積場の状況	12
(1) -10m岸壁背後野積場の利用実績	12
(2) -5. 5m岸壁背後野積場の利用実績	12
2-8-5. 水面貯木場の状況	13
(1) 水面貯木場の利用実績	13
2-8-6. オーシャン東九フェリーターミナルの状況	14
(1) オーシャン東九フェリーの利用状況	14
2- 9. 防災に関する状況	15
2-9-1. 津田地区地盤高等の状況	15
2-9-2. 津田地区津波浸水深等の状況	16
2-10. 放置艇の状況	17
2-11. 産業団地等の状況	18
2-12. 徳島県のビジョン	19
2-12-1. vs東京「とくしま回帰」総合戦略	19
2-12-2. 新未来「創造」とくしま行動計画	19

目次（2／2）

	頁
3. 基本理念と目指すべき方向性	20
3-1. 基本理念	20
3-2. 目指すべき方向性	20
4. 活性化計画	21
4-1. とくしま回帰をリードする「複合型先進拠点」づくり	21
4-1-1. 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」	21
4-1-2. 水と緑と笑顔があふれる「交流拠点」	22
4-1-3. 四国の玄関口となる「交通結節点」	23
4-2. 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」	24
4-3. 地球環境にやさしい「スマートな地域社会」の構築	25
5. 計画推進に向けた取組み	26
5-1. 段階的な施策の展開	26
5-1-1. 津田 I C（仮称）の供用に向けて（フェーズ1）	26
5-1-2. 将来の取組み（フェーズ2）	26
5.2. 「複合型先進拠点」づくりを確実にするための取組み	27
【参考】	28
I. 地元アンケート調査結果	28
I-1. 調査の概要	28
I-1-1. 実施概要及び回答件数	28
I-1-2. 回答者の属性	28
I-2. アンケート調査結果	29
I-2-1. 津田地区はにぎわっていますか	29
I-2-2. 津田地区に期待する役割はどのようなものですか	29
I-2-3. 企業活動・産業面から見て津田地区はどのような取組みが必要だと思えますか	29
I-2-4. 快適でにぎわいのある空間づくりのために津田地区としてどのような取組みが必要だと思えますか	30
I-2-5. 津波や高潮等災害に対する防災対策として津田地区ではどのような取組みが必要だと思えますか	30
I-2-6. その他自由意見	30
II. 用語解説	31

1.はじめに

徳島県木材団地（津田木材団地）は、高度経済成長期に急増した木材需要に対応するため、臨海型木材団地として徳島小松島港津田地区（以下、「津田地区」）に計画され、昭和46年に完成しました。

以来、津田地区は、本県の木材産業の中核を担ってきましたが、近年の急激な社会情勢の変化に伴い、原木輸入量は減少し、業務形態の変化も進んでいることから、時代のニーズに対応した活性化を図る必要があるとともに、「最大で4メートル」という南海トラフ巨大地震の津波浸水予測が公表され、防災面における対応が重要な課題となっております。

一方、津田地区は、四国横断自動車道のルートとなっていることや、徳島小松島港徳島港区において最も水深の深い岸壁を有し、新たな利用に転換できる水面貯木場、ふ頭用地などの既存ストックが豊富であることから、大きな潜在力を持つ地区です。

こうした中、地元自治会や木材団地の皆様方から、

- ・ 命を守る「津波避難場所の確保」
- ・ 四国横断自動車道の「追加インターチェンジの設置」や、これを核とした当地区の活性化に向けた取組みについて、ご要望をいただきました。

これらのことから、徳島県では、津田地区にインターチェンジを設置することにより、「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」が誕生することとなり、「ひと・もの」の流れの中心となる当地区が新たな産業拠点として、地方創生の起爆剤になるものと考え、本県初の「地域活性化インター」を整備することを決断し、国に対し繰り返し提言を行ったところ、平成27年7月31日に「ハーフ・インターチェンジの設置」が認められたところです。

この成果を絶好のチャンスと捉え、津田地区を「とくしま回帰」の先進地として再生し、本県が飛躍的な発展を遂げるための「徳島小松島港津田地区活性化計画」を策定しました。

今後は、本計画に基づき、戦略的な事業展開を図ることにより、「ひと」と「しごと」の好循環により「とくしま回帰」を加速させ、「まち」の活性化につながる「地方創生」を全県下に波及させ、徳島の輝ける「一歩先の未来」を切り開いて参ります。

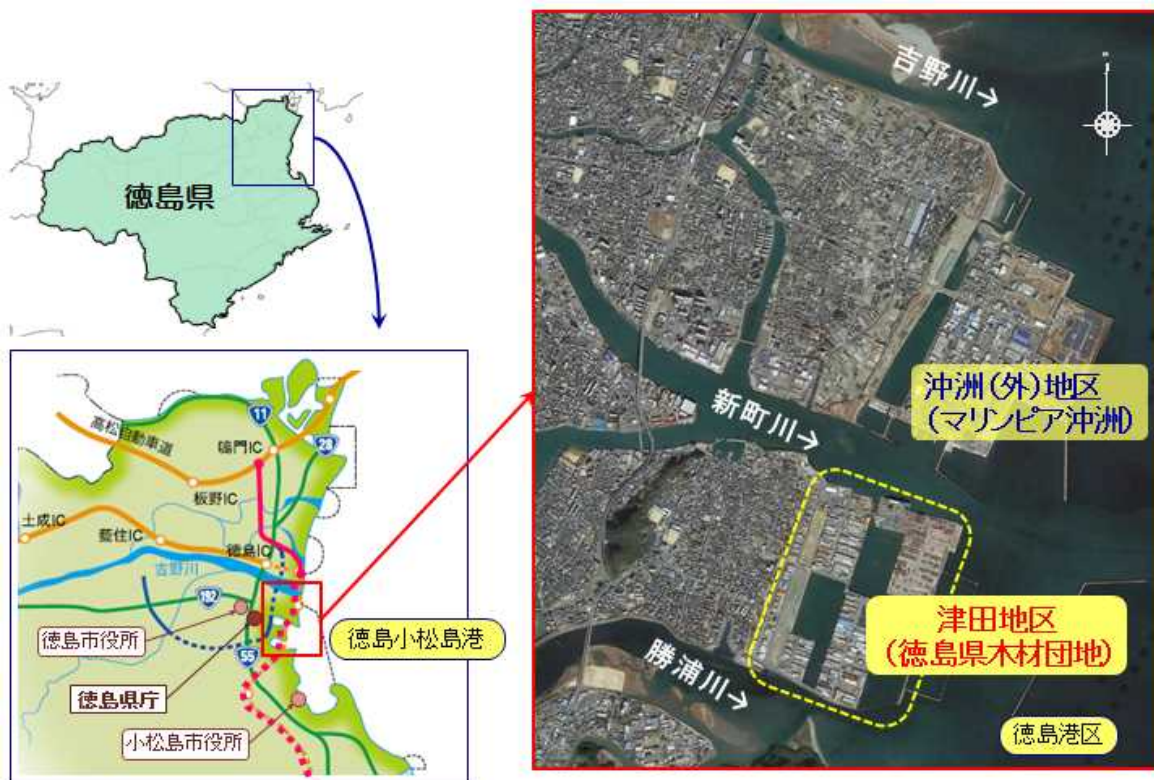
2. 徳島小松島港津田地区を取り巻く状況

2- 1. 地理的状況

徳島小松島港は、四国東部沿岸のほぼ中央部に位置し、背後には、徳島県の政治・経済・文化の中心地である徳島市及び小松島市を擁し、古くから、本県の海上交通の要衝として重要な役割を果たしてきました。

徳島小松島港は、徳島港区と小松島港区からなり、津田地区がある徳島港区は、北は吉野川、南は勝浦川に挟まれ、県都徳島市の中心部を背後地とし、その中央を流れる新町川河口を中心に発展してきた港です。

昭和46年に新町川河口南側の津田地区に木材の製材・流通の拠点として木材団地が完成し、平成5年に新町川河口北側の沖洲（外）地区に港湾、産業基盤の整備及び都市環境改善のため、マリニピア沖洲第1期事業が完成しており、産業・流通の拠点として、重要な役割を担っています。



2- 2. 津田地区周辺の状況

津田木材団地は、海岸保全施設の外側の海岸を埋め立てたものであり、施設として水面貯木場を有していることから、現在においても、海岸保全施設は、木材団地より陸側に位置しています。

また、道路状況としては、木材団地と背後地を結ぶアクセス道路は、2本の臨港道路と1本の市道からなっており、その内のメイン道路は、片側1車線の津田木材団地臨港道路であり、県道徳島小松島港線を介し、市街地や県道徳島環状線と結ばれています。

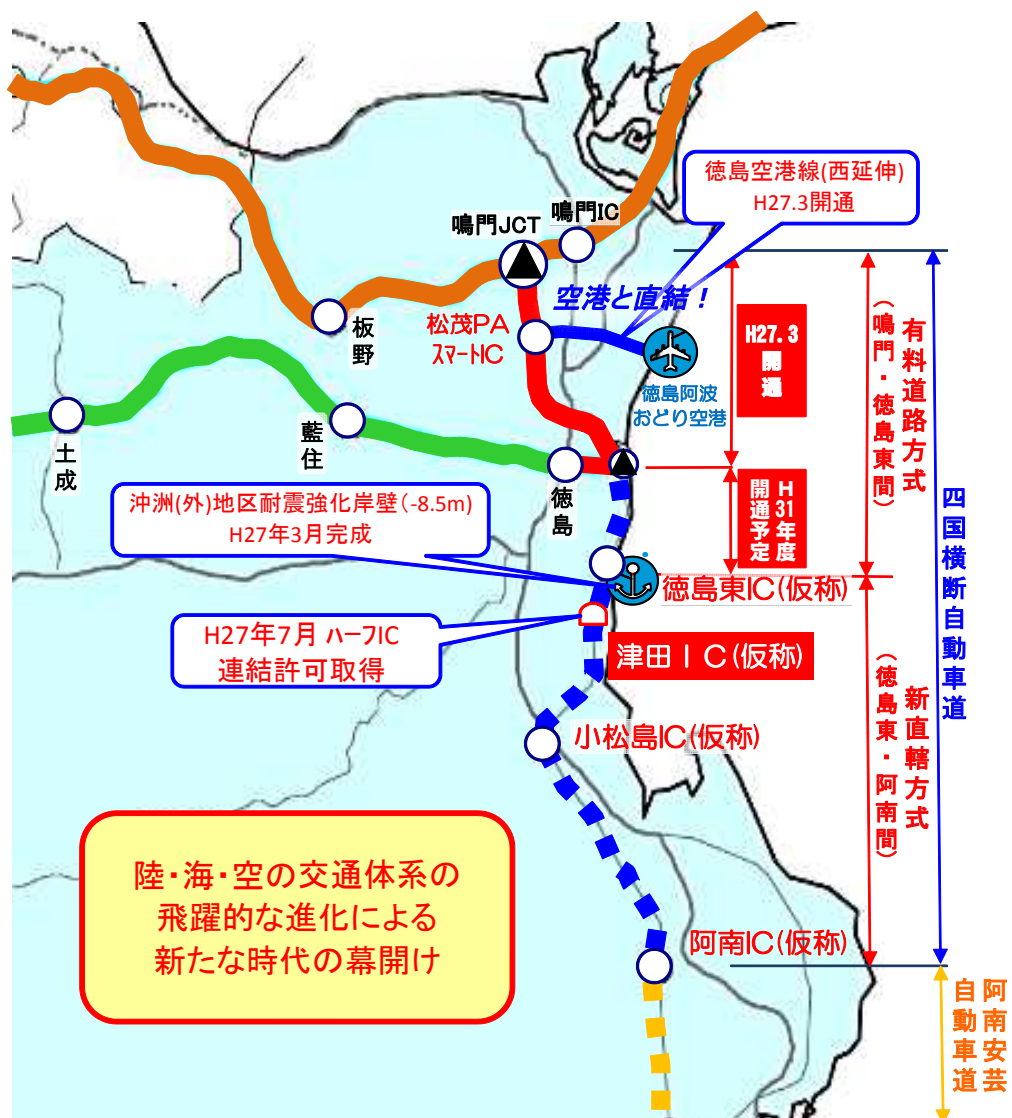


2- 3. 四国横断自動車道等の状況

徳島県では、平成27年3月に四国横断自動車道の高松道と徳島道とを結ぶ「鳴門ジャンクション・徳島間」や徳島阿波おどり空港と高速道路を結ぶ「徳島空港線」の西延伸区間が開通するとともに、徳島小松島港「沖洲（外）地区・耐震強化岸壁」が完成するなど、「陸海空」の交通体系が飛躍的な進化を遂げ、新たな時代の幕開けを迎えています。

平成27年7月には、津田地区においてハーフ・インターチェンジの連結許可を取得し、本県初の「地域活性化インター」を県が整備することにより、新たな陸海空の結節点が誕生することとなります。

このことは、徳島県が飛躍的な発展を遂げる地方創生の起爆剤になるものと考えており、更には、将来の高速道路南伸に向けた、インターチェンジのフル化についても視野に入れています。



2- 4. 津田地区の埋立・施設整備等の状況

木材団地については、昭和46年に埋立工事が完成し、これと合わせて、水深5.5mの岸壁3バースや埋立地内道路、水面貯木場等を整備しています。

埋立て完成後、昭和48年までかけて、木材団地に企業が進出しており、徳島と東京、北九州を結ぶオーシャン東九フェリーは昭和47年に就航し、昭和56年には、木材輸送船舶の大型化に対応するため、水深10m岸壁が1バース、平成3年には水深12m係船杭1バースと水深10m係船杭2バースを有した分離堤が完成しています。

平成5年には、水面から陸上に貯木方法の主流が移行してきた状況を受け、12.6haの埋立てを完成させ、現在は、四国横断自動車道などの用地を確保するため、平成23年から埋立工事に着手し、平成27年に完成しています。



2- 5. 港湾計画の状況

徳島小松島港の港湾計画は、昭和39年に徳島東部地区の新産業都市指定を受け、徳島港区を含めた改訂がされました。

ここには、昭和46年の津田地区埋立完成時の計画を反映した昭和47年の港湾計画図から示しており、その後の津田地区の港湾計画の変遷がわかる港湾計画図を抜粋しています。

昭和48年には一部変更を、また昭和62年には改訂を行っており、昭和48年には、水深12m係船杭1バースと水深10m係船杭2バースを有した分離堤を位置づけ、昭和62年には、港湾関連用地として陸上貯木場を、平成6年の一部変更では、四国横断自動車道と臨港道路沖洲（外）津田線を位置づけています。

平成13年の改訂時には、県農林水産部によって策定された徳島県木材団地再整備計画を反映し、高度な木材加工業への転換に必要な工業用地や多様な製品化に対応するための陸上保管場所をはじめとする港湾関連用地、物流の大型一括輸送に対応した水深12m岸壁1バース、環境に配慮した団地へ転換するための緑地等を位置づけており、これが現在の計画となっています。



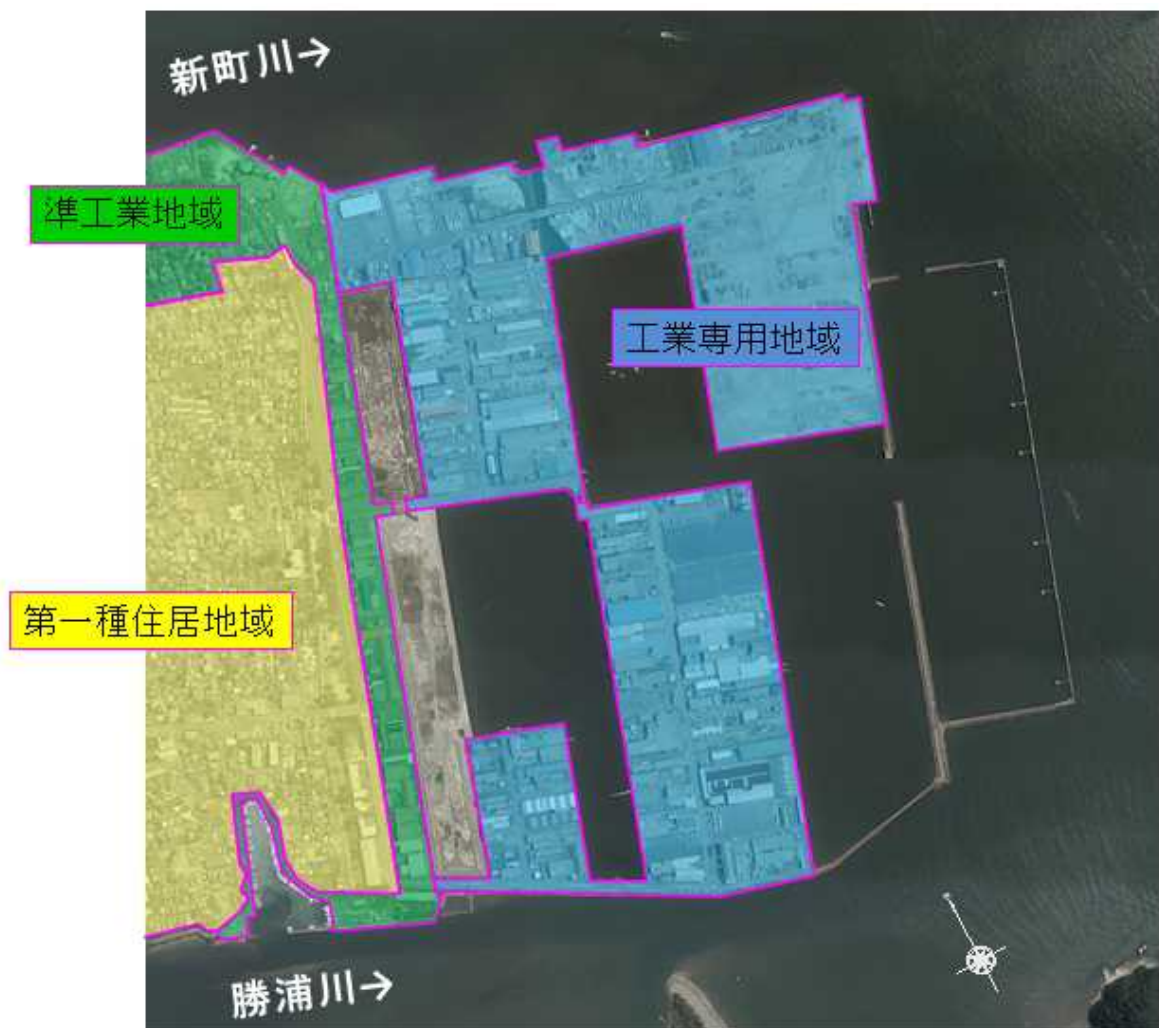
・S46年埋立工事完成時計画

- ・四国横断自動車道(H6)
- ・臨港道路沖洲(外)津田線(H6)
- ・港湾関連用地(S62)
- ・係船杭(-12m)分離堤(S48)
- ・係船杭(-10m)分離堤(S48)

- ・工業用地
- ・港湾関連用地
- ・岸壁(-12m)
- ・緑地 等

2- 6. 都市計画（用途地域）の状況

現在の都市計画法に基づく用途地域は、現在埋立を行っている西側境界線から海岸保全施設までの間は、準工業地域、それより東の範囲は工業専用地域となっております。

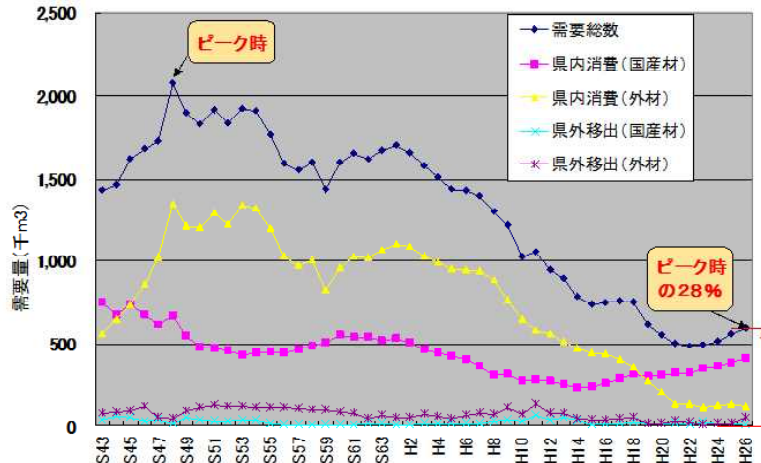


2- 7. 徳島県木材産業の状況

2-7-1. 徳島県の木材需要量

徳島県の木材産業の状況は、徳島県の木材需要量（原木を製品等に利用した量）が昭和48年をピークとし、その後は、減少傾向にあり、近年は、少しもち直していますが、ピーク時の28%となっています。

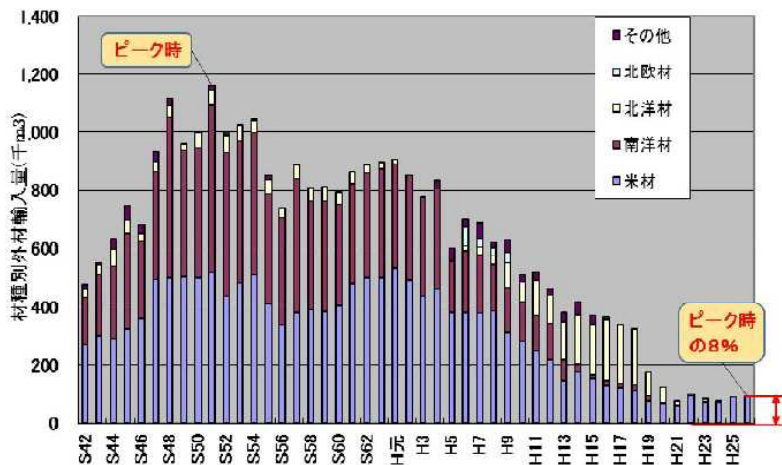
また、この近年の増加は、国産材の増加によるものです。



2-7-2. 徳島県の木材輸入量

徳島県の木材輸入量は、木材需要量の推移とほぼ同様の傾向を示しており、昭和51年をピークに、現在はピーク時の8%にまで大幅に減少しています。

材種内訳については、かつて、全体の半数を占めていた南洋材が資源の枯渇や、輸出国の伐採規制などにより輸入量が減少し、その後北洋材や米材にシフトしてきたところ、平成20年のロシアの原木輸出関税引き上げにより、北洋材の輸入量が激減しています。



2- 8. 既存施設等の状況

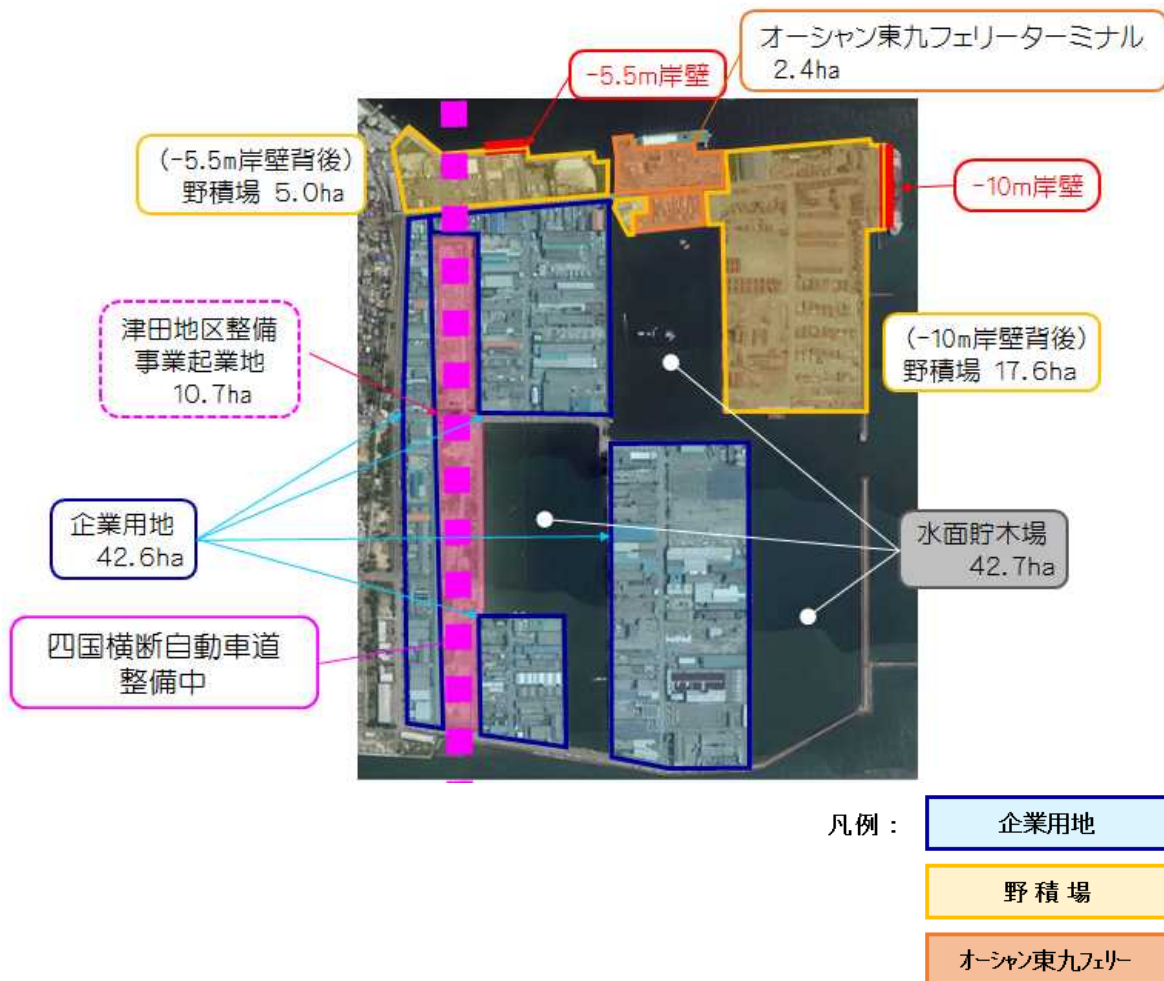
2-8-1. 各施設の配置

既存施設等の状況として、企業用地の面積は約43haです。

港湾施設である野積場は、水深5.5m岸壁背後が約5ha、水深10m岸壁背後が、約17.6haとなっています。

オーシャン東九フェリーが利用しているところは、約2.4haとなっています。

水面貯木場は約42.7haとなっております。



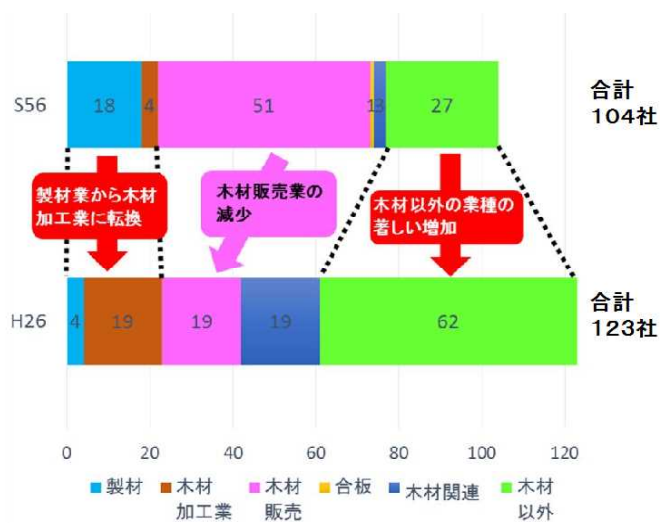
2-8-2. 企業用地の状況

(1) 業種別企業数

木材団地における企業数は、昭和46年の完成後、104社が進出し、その後は、社会・経済情勢の変動などにより、事業用地の譲渡、業種の転換などを経て、現在では、団地内事業所数は、123社となっています。

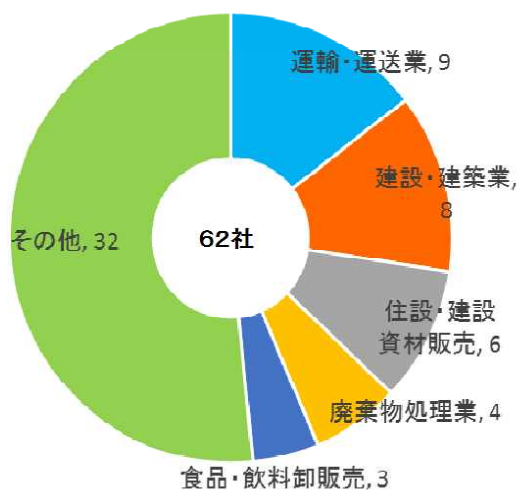
木材団地進出企業の業種の変遷は、木材関連企業では、製材業から木材加工業への高次加工化が進むとともに、半数を占めていた木材販売業が19社(15%)にまで減少しています。

木材以外の企業については、27社から62社へ大幅に増加し、進出企業123企業のうち、約5割が木材以外の業種となっています。



(2) 木材以外の業種

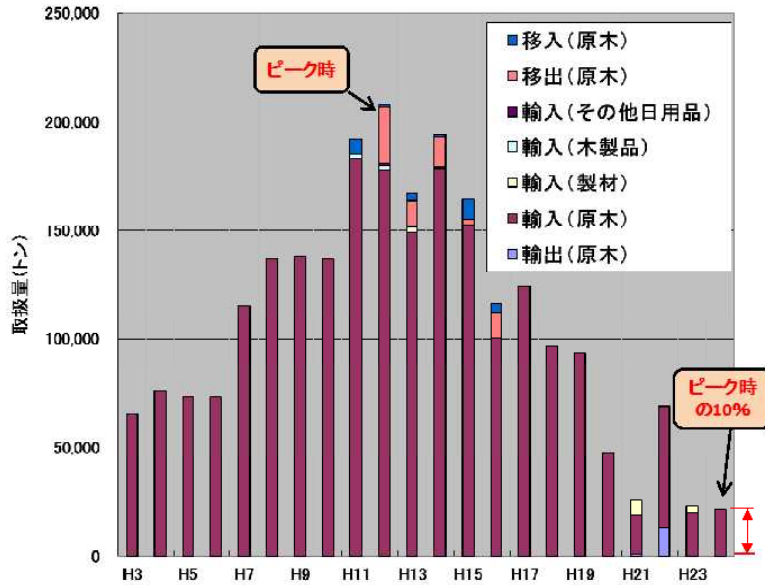
この木材以外の企業の業種としては、運送業や建設業など、比較的広いスペースを必要とする業種が多い傾向となっています。



2-8-3. 岸壁の状況

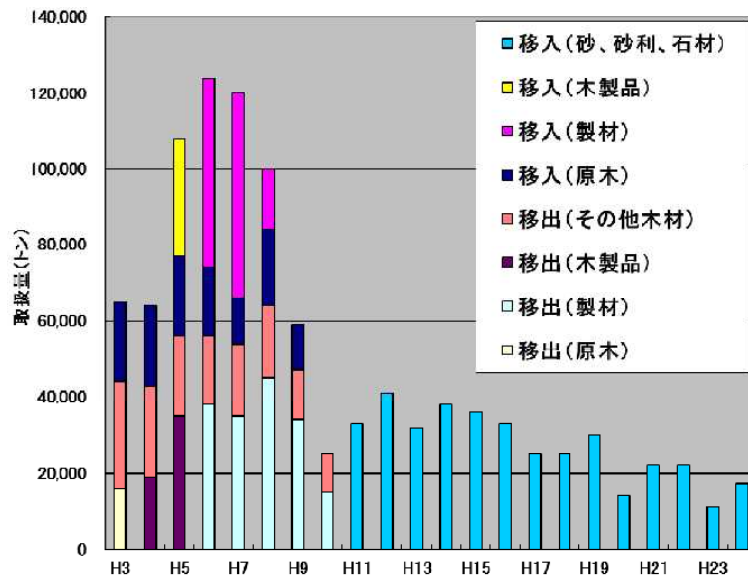
(1)-10m岸壁の利用実績

水深10m岸壁については、輸入木材の流通拠点として、陸上貯木場が完成した平成5年以降、取扱貨物量が増加していますが、平成12年をピークに減少し、現在はピーク時の10%となっています。



(2)-5.5m岸壁の利用実績

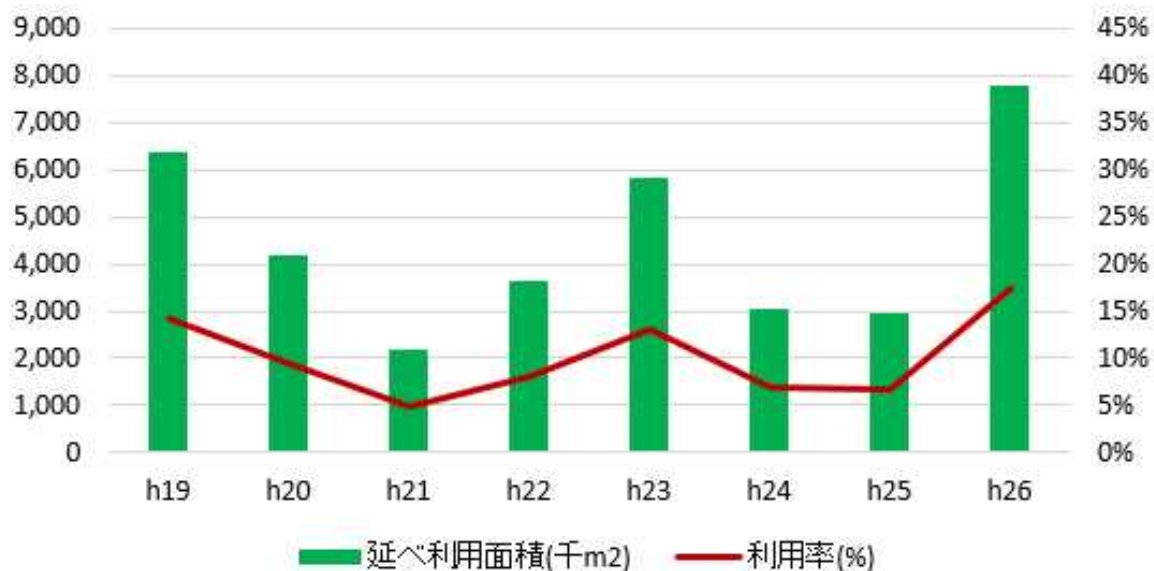
水深5.5m岸壁については、かつて木材製品の移入、移出が中心でしたが、取扱量が減少し、平成11年以降は建材用の砂・砂利の移入のみとなっています。



2-8-4. 野積場の状況

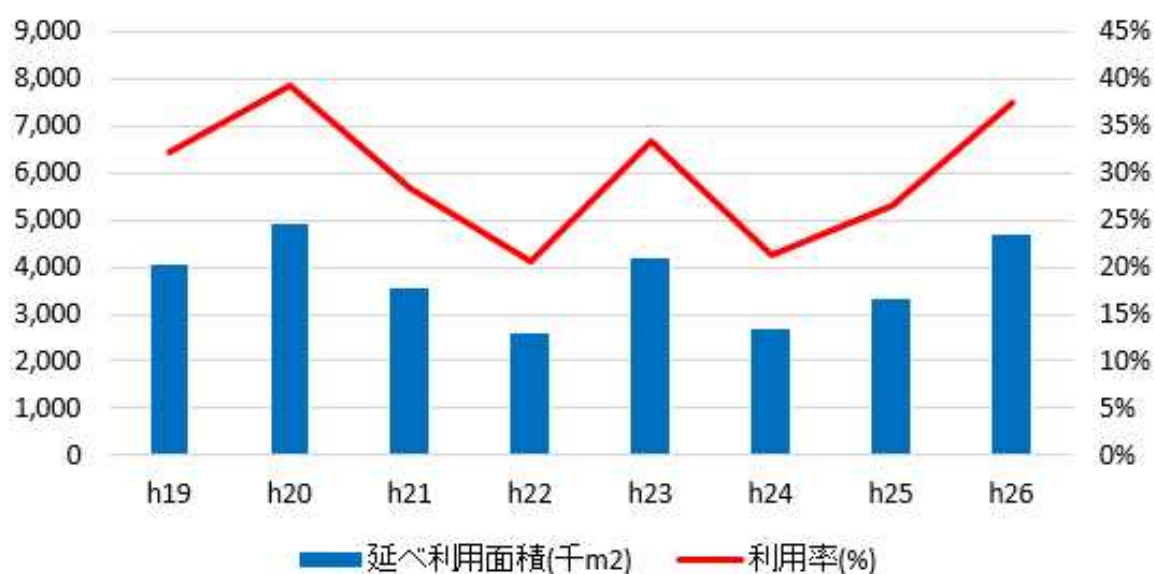
(1)-10m岸壁背後野積場の利用実績

水深10m岸壁背後は、主に原木の仮置き場として利用され、ここ数年の利用率は、5～17%と低い状況となっています。



(2)-5. 5m岸壁背後野積場の利用実績

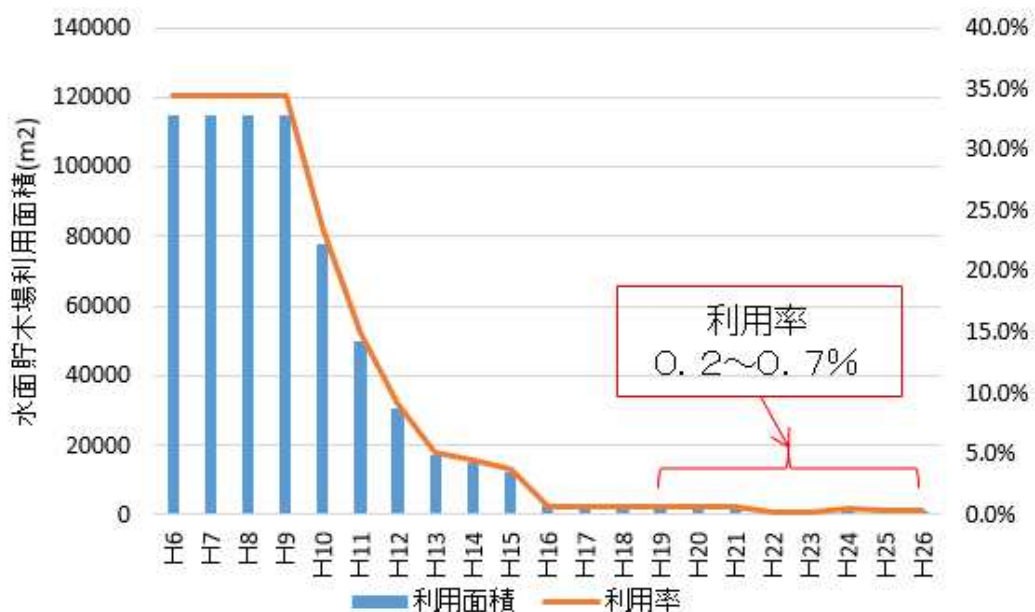
水深5.5m岸壁背後の野積場は、主に建材用の砂・砂利と木材団地の木製品の仮置き場として利用され、ここ数年の利用率は、21～39%となっています。



2-8-5. 水面貯木場の状況

(1) 水面貯木場の利用実績

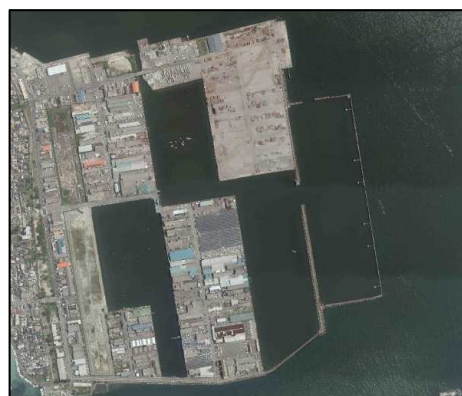
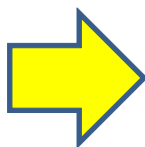
木材輸入量の減少や水面貯木が必要な南洋材の輸入の減少などにより、大きく減少しており、ここ数年の利用率は0.2～0.7%となっています。



水面貯木場の利用についても、利用率が低下しています。



平成6年3月撮影



平成27年7月撮影

2-8-6. オーシャン東九フェリー・ターミナルの状況

(1) オーシャン東九フェリーの利用状況

オーシャン東九フェリーについては、所有する4隻のフェリーを順次、大型化することとしており、平成28年1月から9月にかけて、津田地区から新町川対岸の沖洲（外）地区に移転する予定となっています。

オーシャン東九フェリー・ターミナルは、民有地で約0.4ha、公共用地で約2haとなっており、民有のターミナルビルが設置されています。

オーシャン東九フェリー利用状況



現ターミナルビル



現オーシャンフェリー駐車場



2- 9. 防災に関する状況

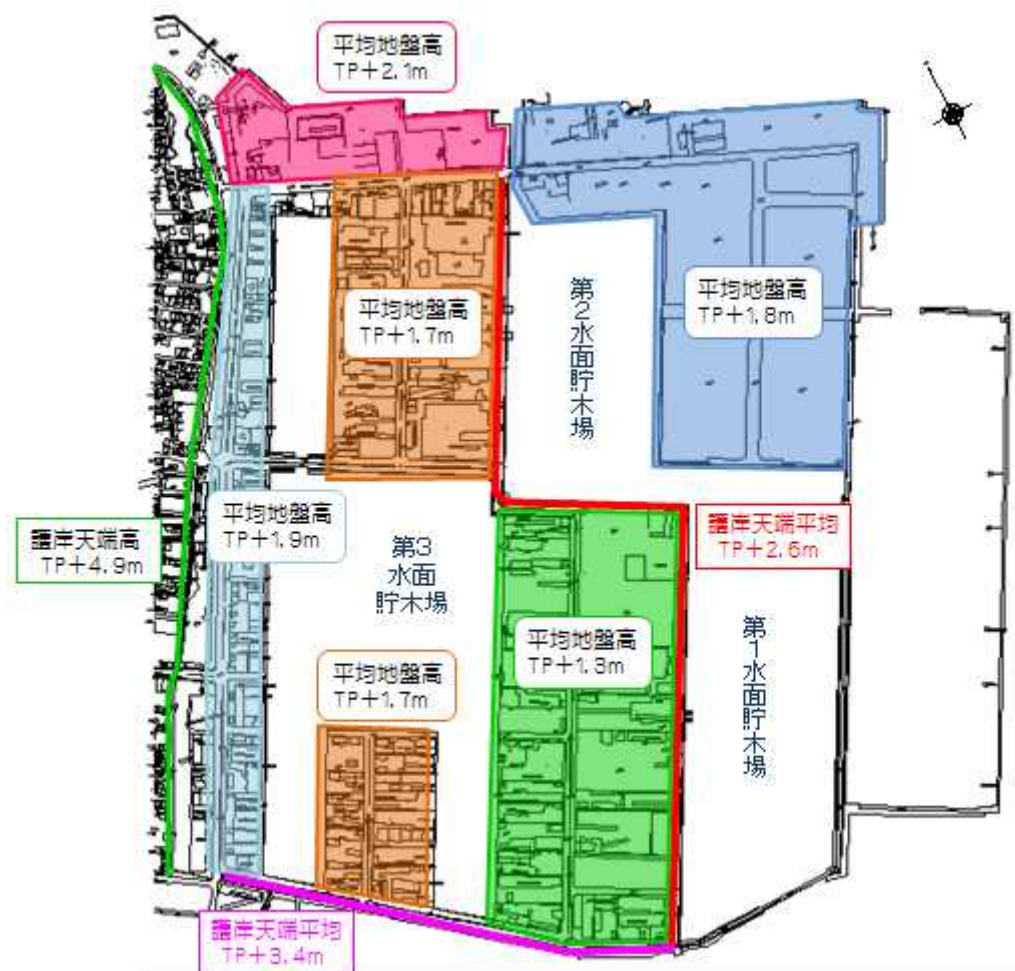
2-9-1. 津田地区地盤高等の状況

木材団地は、海岸保全施設より海側にあり、木材団地内の護岸は、平均天端高さが、南側は海拔3.4mで、東側が海拔2.6mとなっており、最高潮位はクリアしている状況にあります。

一方で、企業用地北側は、護岸で仕切られておらず、水深5.5m岸壁背後のふ頭用地と同じ高さとなっています。

(平均地盤高 海拔2.1m)

木材団地は、水面貯木場から木材を引き揚げる必要があったことから、全般的に地盤が低い状況となっており、企業用地において一番東側の最も低い区画は、平均地盤高が海拔1.3mとなっています。



最高潮位(H.H.W.L) T.P.+2.4m(第2室戸台風)
満潮位(H.W.L) T.P.+0.8m

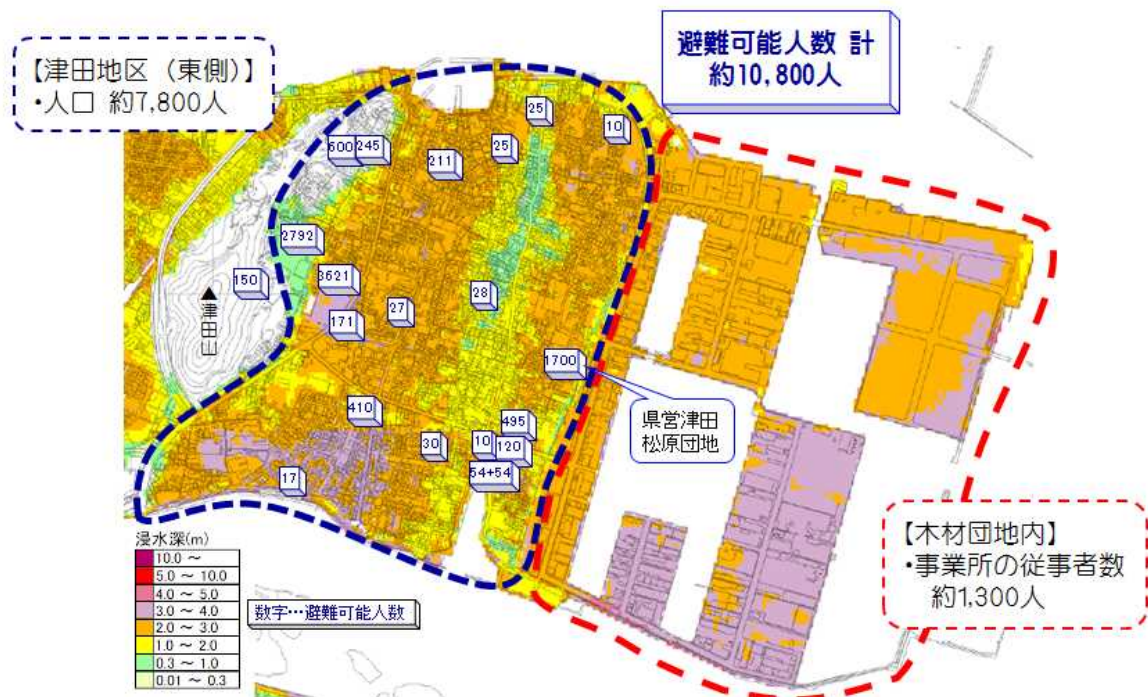
2-9-2. 津田地区津波浸水深等の状況

徳島県の「最大クラスの津波（L2津波）」の津波浸水予測（平成24年10月公表）では、木材団地内は「最大で4m」の浸水が予測されています。

木材団地周辺では、平成27年に県営津田松原団地が完成し、新たに1700人の避難者を収容することが可能となっています。

津田山から東側に地域を特定した場合、避難最大人数約9100人に対し（津田地区東側の人口7800人、木材団地従事者約1300人）避難可能人数は約10800人となっています。

しかしながら、避難場所は偏在しており、木材団地内にはない状況となっています。



2-10. 放置艇の状況

放置艇については、津田地区周辺（吉野川から小松島までの間）で、401隻の放置艇があり、新町川の暫定係留数も含めると518隻のプレジャーボート等がマリーナ等に係留されていない状況です。

また、周辺でのマリーナ等施設の収容能力は、59隻となっており、係留保管場所が不足している状況となっています。

○津田地区周辺の放置艇隻数(徳島県管理)

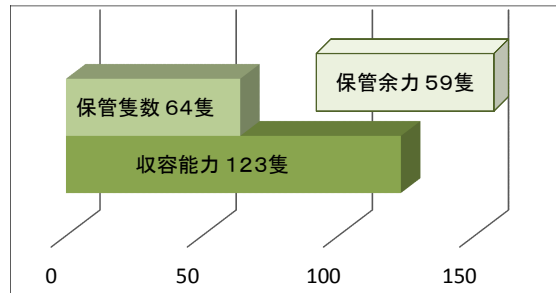
区間	箇所	隻数	
港湾 単独 区間	徳島小松島港	津田	6 隻
		沖州(外)	14 隻
		沖洲	5 隻
	小計		25 隻
河川 単独 区間	沖州川	48 隻	
	新町川	67 隻	
	助任川	7 隻	
	田宮川	3 隻	
	大岡川	4 隻	
	住吉島川	9 隻	
小計		138 隻	
港湾・ 河川 重複 区間	徳島小松島港	新町川	100 隻
		沖洲川	38 隻
		園瀬川	26 隻
		勝浦川	60 隻
		打樋川	14 隻
	小計		238 隻

○暫定係留隻数

区間	箇所	隻数	
重複 区間	徳島小松島港	新町川	117 隻
	小計		

放置艇 + 暫定係留隻数 =	518 隻
----------------	-------

○マリーナ等施設の収容能力



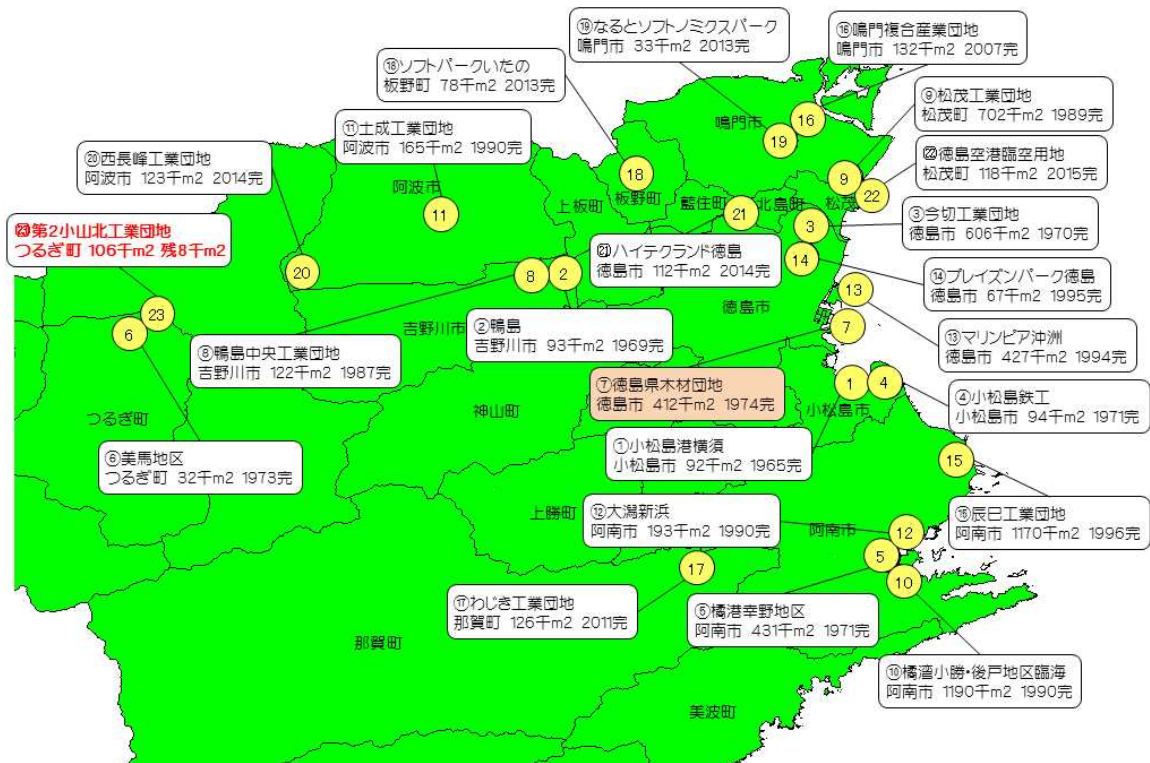
2-11. 産業団地等の状況

徳島県ではこれまでに23箇所の産業団地や工業団地等が造成され、徳島県の経済発展、雇用創出に不可欠な企業進出に必要な用地として、活用されてきました。

最近では、ハイテクランド徳島と西長峰工業団地が平成25年度末に分譲完了し、徳島空港臨空用地においては、最後の1区画について1社から土地借り受けの申し込みが有り、平成27年10月に進出企業が内定しています。

残るは、つるぎ町にある第2小山北工業団地の1区画約8千㎡のみとなっています。

このことから、徳島県内、特に「陸海空の交通の要衝」であり、人口、資産が集中している臨海部において、新たな企業の進出に対応した産業団地等がない状況となっています。



2-12. 徳島県のビジョン

2-12-1. vs東京「とくしま回帰」総合戦略

徳島県のビジョンといたしましては、「人口減少の克服」と「東京一極集中の是正」を目指す「地方創生」の実現に向けた施策を盛り込んだ「vs東京「とくしま回帰」総合戦略」を平成27年7月に策定しました。

■ 基本目標

(1) 新しい人の流れづくり

共通コンセプト「vs東京」のもと、各世代にわたる東京からの移住をはじめ、大都市圏からの「新しい人の流れ」を生み出す「とくしま回帰」を推進する。

(2) 地域における仕事づくり

徳島の強みを活かした「産業競争力の強化」により、徳島に集う「ひと」が、魅力ある安定した「しごと」を創り出す「好循環」を加速する。

(3) 結婚・出産・子育ての環境づくり

「切れ目のない次世代育成対策」を展開し、若者の結婚や出産に対する希望の実現をはじめ、「子育ての喜びを実感できる環境」を創造する。

(4) 活力ある暮らしやすい地域づくり

「ひと」と「しごと」の好循環を強固に支え、安心して暮らし、学び、働き、子育てしやすい、笑顔に満ちた活力ある「まち」づくりを展開する。

2-12-2. 新未来「創造」とくしま行動計画

県政運営の指針として、「新未来『創造』とくしま行動計画」を平成27年7月に策定しました。

■ 将来ビジョン(2060年頃の目指すべき将来像)

(1) 世界へ発信「笑顔のTOKUSHIMA」

一人ひとりが夢や希望を持ち、それを実現できる「ひと」を創生する、県民誰もが「笑顔」あふれる社会

(2) 世界に誇る「強靱(きょうじん)なTOKUSHIMA」

豊かな自然に育まれつつ、その脅威から命を守る「まち」を創生する、安全安心に抱かれた「強靱」な社会

(3) 世界とつながる「創造のTOKUSHIMA」

国内外から、魅力的な「まち」に意欲的な「ひと」を呼び込み、未来を切り拓くイノベーションの渦を巻き起こす「創造」に満ちた社会

3. 基本理念と目指すべき方向性

3-1. 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

3-2. 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
- 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

4. 活性化計画

4-1. とくしま回帰をリードする「複合型先進拠点」づくり

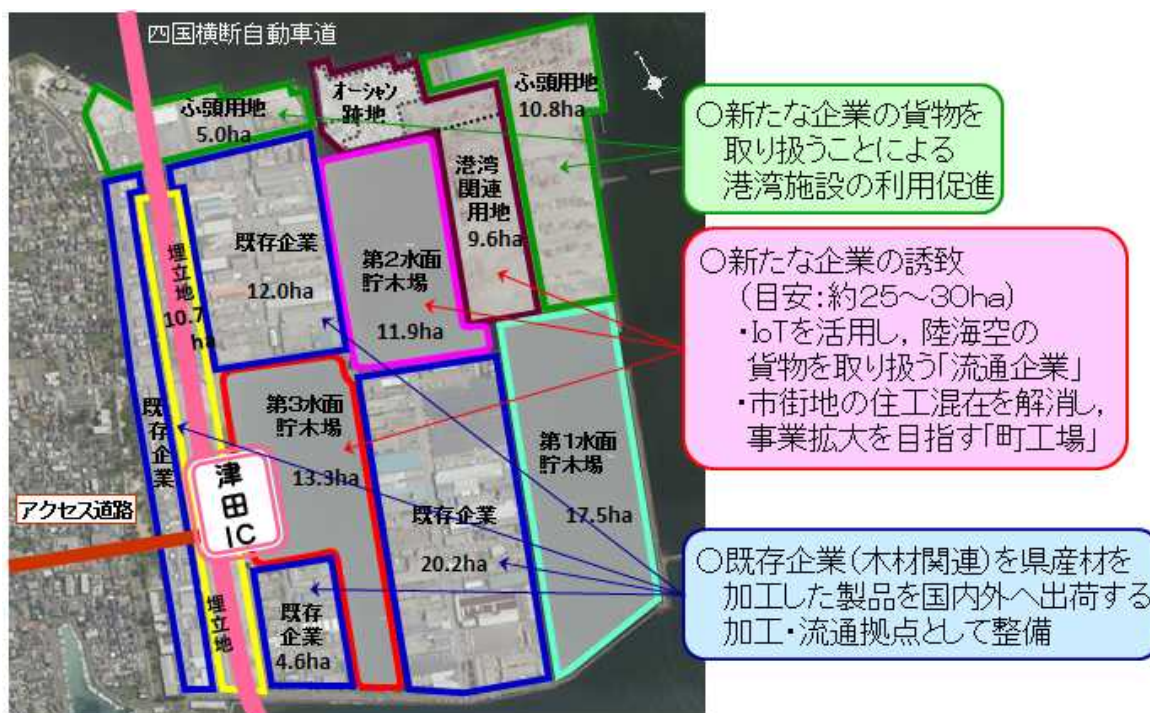
4-1-1. 地域の資源を活かし、地域イノベーションを加速させる「産業拠点」

新たな企業の誘致としては、第2、第3水面貯木場の埋め立てや、オーシャン東九フェリーターミナル跡地、港湾関連用地等を再編した用地に、IoTを活用し、陸海空の貨物を取り扱う流通企業を誘致します。

また、徳島市内の市街地における住工混在を解消し、事業拡大を目指す「町工場」も誘致し、これら津田地区に新たに立地した企業の貨物を取り扱うことにより、港湾施設の利用を促進します。

更に、これまで、原木輸入拠点であった木材団地を県産材を加工した製品を県外出荷や輸出を進めるための加工・流通拠点として整備します。

新たな企業用地に必要な規模の目安は、約25～30haです。



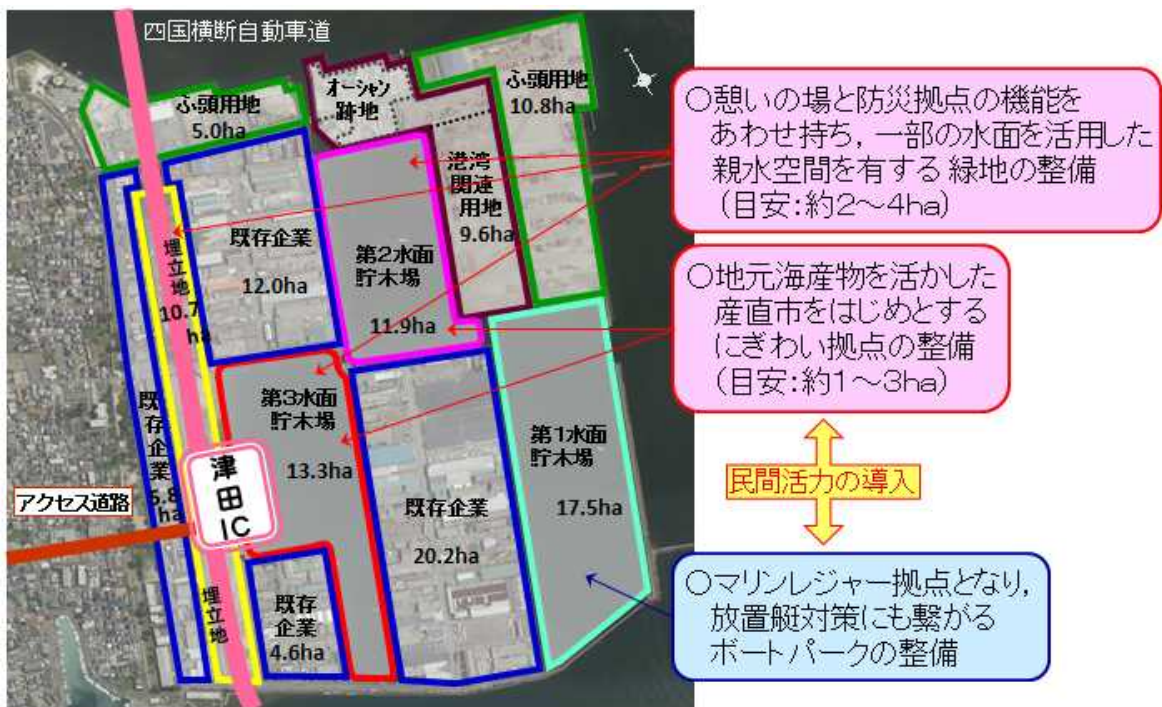
4-1-2. 水と緑と笑顔があふれる「交流拠点」

第1水面貯木場の水域を活用し、徳島県が大阪湾ベイエリアや瀬戸内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、マリンレジャー拠点となり、放置艇対策にも繋がるボートパークを民間活力の導入により整備し、にぎわい空間の創出を図ります。

また、第2、第3水面貯木場を埋め立てた用地に、木材団地従事者や背後地住民にとって、憩いの場であるとともに、災害時には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した緑地を整備します。

更に、民間活力の導入による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を整備します。

緑地用地に必要な規模の目安は約2～4haであり、にぎわい施設用地は約1～3haです。



4-1-3. 四国の玄関口となる「交通結節点」

第3水面貯木場を埋め立てるとともに、主に高速道路用地となる既存埋立地を活用し、将来のフル・インターチェンジ整備に必要な用地を確保します。

また、津田木材団地と背後地域を結ぶアクセス道路について、渋滞対策のための交差点改良や歩行者等の安全性向上のための施設整備を行います。

フル・インターチェンジ用地に必要な規模の目安は、約2haです。



4-2. 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」

地域防災力を高める「県土強靱化」としては、高速道路、緑地、にぎわい施設を活用し、木材団地従事者や利用者のための津波避難場所を確保し、第2、第3水面貯木場の埋立にあたっては、計画高さを周辺地盤高より2m程度高く造成することにより、L1津波による浸水を防ぎます。

また、新たな土地利用に合わせた海岸保全施設の見直しを行い、段階的に整備を行います。

更に、第2、第3水面貯木場の埋め立てに伴い、ゲリラ豪雨や異常高潮に対する浸水被害を軽減するため、排水対策とともに親水空間の活用を行います。

津波避難場所に必要な規模の目安は、避難可能人数が約1,000～3,000人です。



4-3. 地球環境にやさしい「スマートな地域社会」の構築

「環境首都とくしま」における「新次元」を目指し、太陽光発電をはじめとする自然エネルギーの導入を促進するとともに、スマートな交通結節点の実現に向け、にぎわい拠点において水素ステーションの設置及び次世代エコカーの普及に繋がるEVスタンドの整備を推進します。

更に、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・モデル地区の構築に向けて積極的に取り組みます。



5. 計画推進に向けた取組み

5-1. 段階的な施策の展開

活性化計画の推進に向けた取組みは、四国横断自動車道津田IC（仮称）の早期供用を見据えた第1段階（フェーズ1）と将来の第2段階（フェーズ2）として、段階的に施策を展開します。

5-1-1. 津田IC（仮称）の供用に向けて（フェーズ1）

平成28年度～

- ・ 第3水面貯木場の埋立事業を推進
- ・ アクセス道路の整備を推進
- ・ 既存用地や埋立地において、企業誘致とにぎわい拠点、緑地整備を推進
- ・ 既存企業（木材関連）の加工・流通拠点整備を推進
- ・ 津波避難場所の整備を推進等

5-1-2. 将来の取組み（フェーズ2）

- ・ 第2水面貯木場の埋め立てやボートパーク整備等について検討



5-2. 「複合型先進拠点」づくりを確実にするための取組み

「流通企業」や「町工場」の誘致に向けた、サポート体制を構築します。

また、新たな陸海空の結節点が誕生することをはじめとする津田地区の魅力について、様々なネットワークやツールを活用し、戦略的に情報発信します。

【参考】

I. 地元アンケート調査結果

I-1. 調査の概要

I-1-1. 実施概要及び回答件数

平成27年4月20日から5月1日にかけて、活性化計画検討の参考資料とするため、徳島小松島港津田地区いわゆる徳島県木材団地について、徳島県木材団地協同組合連合会と津田コミュニティー協議会を通じて、木材団地に関連する企業や地元の方々にアンケートを行いました。

表. アンケート実施方法及び期間等

	企業向けアンケート	一般向けアンケート
調査期間	平成27年4月20日(月)から同年5月1日(金)	
対象者	木材団地関連企業	津田・新浜地区住民
配付方法	組合員企業へは、徳島県木材団地協同組合連合会を通じて配付。 組合員企業以外へは、郵送配布。	津田コミュニティー協議会を通じて配付
配付数	160通	1000通
回答数	86通	344通

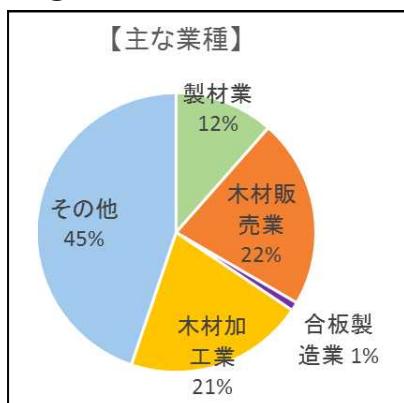
I-1-2. 回答者の属性

回答者の属性は、企業につきましては、木材以外である「その他」が最も多く、木材関連では、販売業、次に加工業と続いており、現在の津田木材団地の企業の状況をほぼ反映しております。

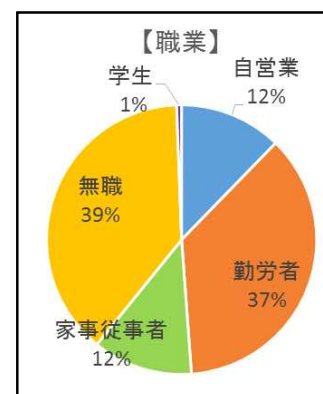
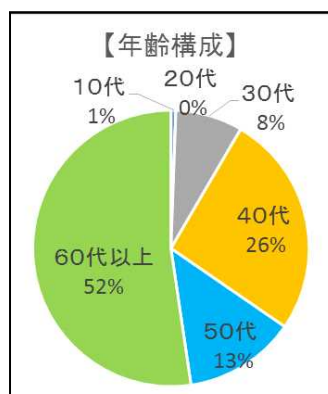
また、地元の方々は、年齢構成は、60代以上が最も多く、40～60代以上で9割以上を占めております。

職業は、無職の方が最も多く、次に会社員をはじめとする勤労者が続き、この方々で4分の3を占めています。

① 企業

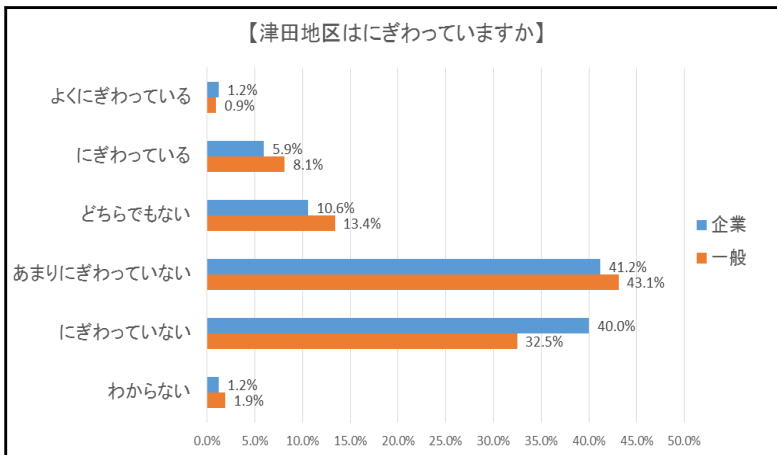


②一般



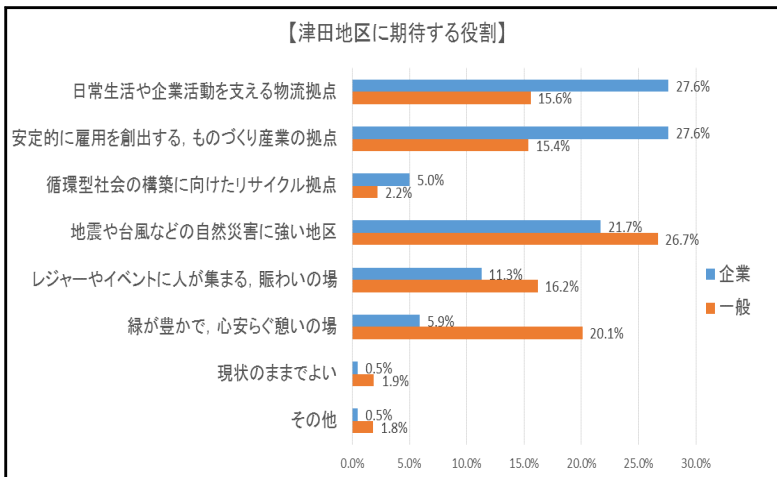
I-2. アンケート調査結果

I-2-1. 津田地区はにぎわっていますか



にぎわっていますかとの設問に対し、企業、地元の方々ともに、「にぎわっていない」、「あまりにぎわっていない」が8割程度(企業81.2%、地元75.6%)を占めており、にぎわっていないとの印象をもたれているようです。

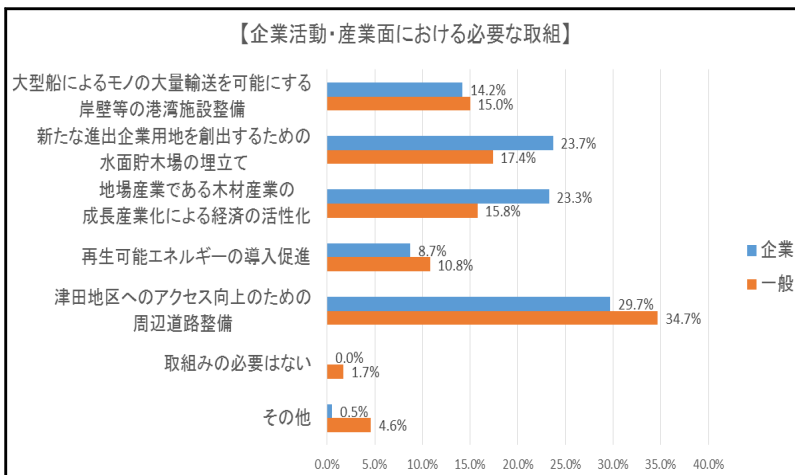
I-2-2. 津田地区に期待する役割はどのようなものですか



期待する役割としては、企業からは、産業拠点と物流拠点といった声が同数で27.6%となっており、次に自然災害に強い地区といった期待の声が21.7%となっております。

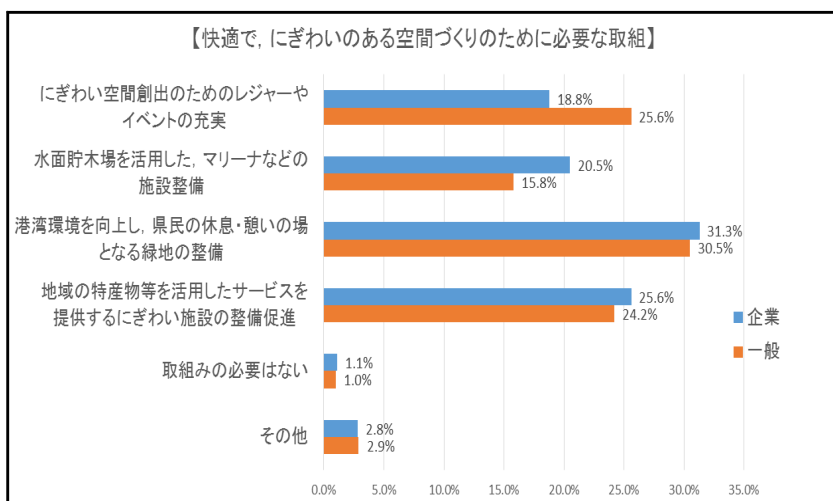
地元の方々からは、自然災害に強い地区といった期待の声が最も多く、26.7%となっております。続いて憩いの場が20.1%、そしてにぎわいの場が16%となっております。

I-2-3. 企業活動・産業面から見て津田地区はどのような取組みが必要だと思えますか



産業面での必要な取組みについてお聞きしたところ、企業、地元の方々ともに、周辺道路整備が3割程度(企業29.7%、地元34.7%)と最も多くなっており、次に水面貯木場の埋立て、木材産業の成長産業化が続いております。

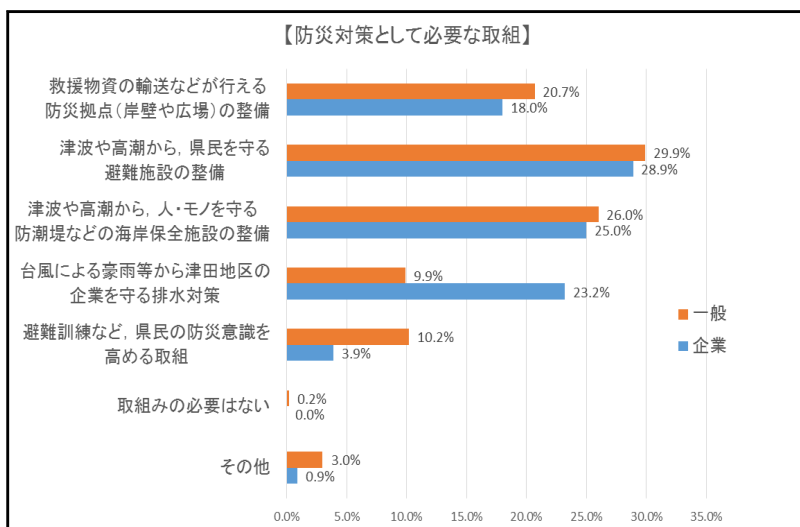
I-2-4. 快適で、にぎわいのある空間づくりのために津田地区として どのような取組みが必要だと思いますか



にぎわいある空間づくりに必要な取組みとしては、企業、地元の方々ともに、憩いの場となる緑地整備が3割を超え（企業31.3%、地元30.5%）、最も多くなっており、企業からは、にぎわい施設の整備（25.6%）、マリーナ整備（20.5%）が続きます。

元の方々からは、レジャーやイベントの充実（25.6%）、にぎわい施設の整備（24.2%）が続いております。

I-2-5. 津波や高潮等災害に対する防災対策として津田地区ではどのような取組みが必要だと思いますか



防災対策としての取組みとしては、企業、地元の方々ともに、避難施設の整備が3割程度（企業28.9%、地元29.9%）と最も多くなっており、続いて防潮堤をはじめとする海岸保全施設の整備が多く（企業25%、地元26%）なっております。その他に、企業からは排水対策（23.2%）が多くなっており、

I-2-6. その他自由意見

多いものとしては、スポーツ施設整備や津波災害時に木材が流出しないか心配との声がありました。

Ⅱ. 用語解説

■複合型先進拠点づくり

「ひと」と「しごと」の好循環により「とくしま回帰」を加速させ、「まち」を活性化するため、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と、水と緑と笑顔があふれる交流拠点など、複数の目標を融合した先進拠点を形成すること。

■地域イノベーション

実現したい新しい技術やアイデアから社会的意義のある新たな価値を創造し、社会的に大きな変化をもたらす人・組織・社会の幅広い変革。

■県土強靱化

あらゆる「大規模自然災害」に対して、「致命的な被害を負わない強さ」と「速やかに回復するしなやかさ」を持った「強靱な県土」をつくりあげること。

■L2津波

最大クラスの津波。発生頻度は極めて低いものの発生すれば甚大な被害をもたらす津波。住民等の生命を守ることを最優先とし、住民の避難を軸に、取りうる手段を尽くした総合的な津波対策の基となる津波。

■L1津波

比較的発生頻度の高い津波。最大クラスの津波に比べて発生頻度は高く、津波高は低いものの大きな被害をもたらす津波。人命・住民財産の保護、地域経済の確保の観点から海岸保全施設等整備の基となる津波。

■放置艇

港湾・河川・漁港の公共水域やその周辺の陸域において継続的に係留等されている船舶のうち、法律、条例等に基づき水域管理者により認められた施設や区域以外の場所に、正当な権原に基づかずに係留等されている船舶のこと。または、水域管理者の認めた施設や区域に係留されているが、施設使用許可等の手続を経ずに不正に係留している船舶のこと。

■IoT（物のインターネットInternet of Things）

コンピュータなどの情報・通信機器だけでなく、世の中に存在する様々な物体（モノ）に通信機能を持たせ、インターネットに接続したり相互に通信することにより、自動認識や自動制御、遠隔計測などを行うこと。

■水素ステーション

水素は、二酸化炭素を排出しない究極のクリーンエネルギーで、その水素を燃料電池自動車に供給する施設。

■EVスタンド

電気自動車やプラグインハイブリッド車、電気推進船、ターレットトラック、電動マイクロカー、電動二輪車、セグウェイ等の乗り物の充電に用いる地上設置型の充電装置または充電施設。

■スマートコミュニティ・モデル地区

電気の有効利用だけでなく、熱や自然エネルギーを含めた多様なエネルギーを地域単位で総合的に管理することにより、エネルギーの効率的利用を図るとともに低炭素社会を目指すモデル地区

■リノベーション

既存ストックを活用し、その用途や機能を変更して性能を向上させたり、付加価値を与えること。

■住工混在

住宅と工場がある限られた地域のなかで混在している状態。住工混在問題とは、住宅と工場が混在することで生じるさまざまな問題のことであり、多くは工場側が近隣住民に与える負の影響、たとえば騒音、振動、臭気、埃などといった公害の発生や、工場の大型車の積降作業に伴う交通渋滞などである。

■民間活力の導入

公共施工等の設計、建設、維持管理及び運営に、民間の資金とノウハウを活用し、公共サービスの提供を民間主導で行うことで、効率的かつ効果的な公共サービスの提供を図るという考え方。