

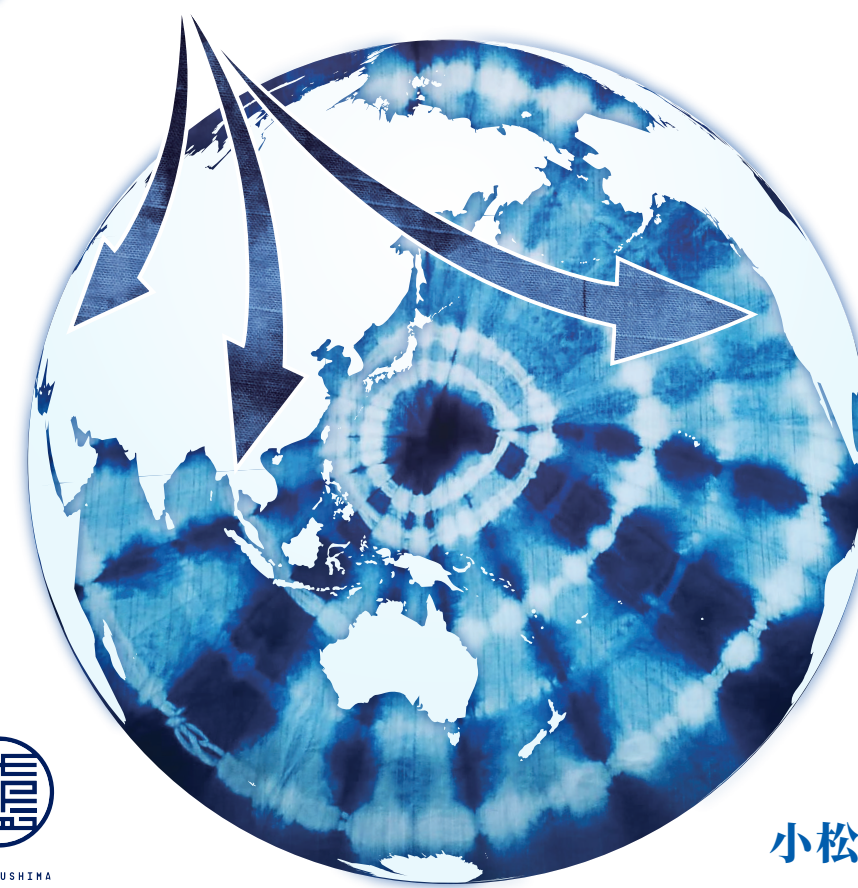
港湾は、貿易立国である日本経済の根幹を支える基礎インフラです。原油、LNG、石炭、鉄鉱石といった資源・エネルギーや、食料、日用品の輸入、自動車をはじめとした世界に誇る日本のものづくり産業が製造した工業製品の輸出、これら輸出入貨物のほぼ全量の **99.6%** が、港湾を介して運ばれています。特に、四国地方整備局の管内は、沿岸部にものづくり産業が集中して立地していることから、港湾の重要性が非常に高い地域です。

これらの貨物を運ぶ船舶の大型化に対応するため、大水深岸壁の整備が必要であり、また、いつでも安定した荷役作業を行えるようにするために防波堤の整備が必要です。これらの港湾施設は、高度成長期に多くが整備されてきました。そのため、整備後 40 年、50 年と経過したものも多くなっていることから、現在において求められている施設の役割を見据え、選択と集中の観点から、効率的に機能強化を進めていくことが重要となっています。

一方、日本は、地震や津波といった大規模災害が多く発生する地域でもあります。近年でも、阪神・淡路大震災（1995 年）や、東日本大震災（2011 年）等により、未曾有の被害が生じています。そして、近い将来、南海トラフを震源とする巨大地震の発生も危惧されています。また、例年秋頃には台風により、高潮や高波が沿岸地域を襲います。港湾の背後には、多くの人口や工場が集積していることから、港湾は、津波・高潮・高波から市民生活を守る第一線の防波堤となることが求められています。前記のような大規模地震が発生した場合は、港湾は、緊急支援物資の輸送経路としても、大きな役割を担う必要があります。

しかしながら、より強固な施設を整備するだけでは、完全に被災を防止することはできません。避難する時間を確保できるよう災害のエネルギーを低減させること、施設に被害が生じたとしても、できるだけ早く復旧できるよう準備しておくこと。つまり、ハード面の対策だけでなく、ソフト面の対策が重要となっています。

高度成長期の頃は、施設を整備するだけで日本経済の発展に貢献することができました。現在は、港湾行政に寄せられるニーズが多種多様になっているとともに、その変化も圧倒的に速くなっています。4千人もの乗員乗客を乗せて寄港するクルーズ船の受入対応や、みなとを核とした地域まちづくりの取組支援等、単なる施設整備のみではなく、真に求められるニーズをひとつひとつ丁寧に把握し、柔軟に対応していくことで、四国地域を中心とした日本の経済社会の安定的な発展に貢献すること。それが私たちの使命です。



AI/TOKUSHIMA

小松島港湾・空港整備事務所 業務概要



基本情報

・小松島港湾・空港整備事務所の役割

—— 3

・小松島港湾・空港整備事務所 事業概要

—— 5

港湾整備事業

・徳島小松島港(重要港湾)

—— 7

・橘港(重要港湾)

—— 19

空港整備事業

・徳島飛行場

—— 23

海洋環境整備事業

・海洋環境整備事業

—— 29

海岸保全施設整備事業

・徳島県の地震の歴史

—— 31

・撫養港(地方港湾)

—— 33

防災業務

—— 35

観測業務

—— 37

その他業務

—— 38

広報

—— 42

徳島県内港湾・市町村所在地図



■ 事務所の変遷

昭和24年	運輸省第三港湾建設部小松島港工事事務所設置
昭和27年	旧事務所庁舎完成(昭和.27～昭和.62)
昭和30年	小松島港「本港地区」整備着手(昭和.30～昭和.35)
昭和36年	小松島港「金磯地区」整備着手(昭和.35～昭和.48)
昭和40年	徳島津田事務所設置(昭和.40～平成.7)
昭和41年	小松島港「津田地区」整備着手(昭和.41～平成.4)
	徳島飛行場整備着手(昭和.41～昭和.41)
昭和45年	金磯事務所設置
昭和50年	撫養港海岸が特定海岸に指定される、鳴門分室設置(昭和.50～昭和.62)
昭和51年	撫養港直轄海岸保全施設の整備着手(昭和.51～平成.元)
昭和56年	徳島飛行場滑走路2,000m化拡張整備着手(昭和.56～昭和.62)
昭和57年	徳島飛行場分室設置(昭和.57～平成.元)
〃	海洋環境整備事業開始(海面清掃船「しおじ」配置)
昭和61年	小松島港「沖洲地区」整備着手(昭和.61～平成.5)
昭和62年	前事務所庁舎完成
〃	徳島飛行場ターミナル地域拡張整備着手(昭和.62～平成.4)
平成3年	小松島港「赤石地区」整備着手(平成.3～平成.26)
平成9年	徳島飛行場滑走路2,500m化拡張整備着手(平成.9～平成.22)
平成10年	海洋環境整備船「みずき」新造(海洋環境整備船「しおじ」廃船)
平成18年	撫養港海岸直轄海岸保全施設整備事業着手(平成.18～平成.29)
平成21年	徳島小松島港沖洲(外)地区複合一貫輸送ターミナル整備着手(平成.21～令和.2)
平成26年	徳島小松島港予防保全事業着手(平成.26～)
令和3年	事務所庁舎を「小松島みなと合同庁舎」へ移転

徳島県内人口（令和４年1月時点）

	総数		総数		総数
県計	709,786	勝浦町	4,723	松茂町	14,388
徳島市	250,879	上勝町	1,339	北島町	22,969
鳴門市	53,750	佐那河内村	1,991	藍住町	35,358
小松島市	35,509	石井町	24,493	板野町	12,813
阿南市	68,306	神山町	4,493	上板町	11,195
吉野川市	38,001	那賀町	7,104	つるぎ町	7,358
阿波市	33,893	牟岐町	3,607	東みよし町	13,412
美馬市	27,314	美波町	5,982		
三好市	22,808	海陽町	8,101		

小松島港湾・空港整備事務所の役割

私たち、国土交通省 四国地方整備局 小松島港湾・空港整備事務所は、港湾行政の推進により、港が持つ様々な機能をより効率的・効果的に発揮させ、安全で利便性の高い社会基盤の構築を目指しています。

なかでも、徳島県の地域経済を支える物流の結節点となる徳島小松島港は、重要港湾小松島港と地方港湾徳島港が合併し、昭和39年に重要港湾に指定され、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が整備され、これまでも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とを結ぶフェリー航路や、阪神港への国際フィーダー航路、海外への国際コンテナ航路等を有し、徳島県のみならず四国の産業・経済にとって重要な役割を果たしています。

一方、近年は、港湾背後への高速道路延伸や新たな企業の立地、深刻なトラックドライバー不足等による海上輸送へのシフト、また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、他方で、港湾施設の老朽化や陳腐化が進行するなど、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。

小松島港湾・空港整備事務所と徳島県は、このような港を取り巻く環境の大きな変化に対応していくために、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整備の両面の観点から、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)を令和2年3月に策定・公表したところです。

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、船舶の大型化や港湾施設の老朽化等に対応した施設整備などによる物流機能の強化、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。

私たち、小松島港湾・空港整備事務所は、徳島県を始め、四国地方の更なる地域経済の発展に向け、中期構想等で掲げた施策を着実に推進いたします。



小松島港湾・空港整備事務所 事業概要



① 徳島小松島港予防保全事業 (沖洲(外)地区・津田地区)



事業概要

【沖洲(外)地区】防波堤改良、護岸(防波)改良
【津田地区】防波堤改良

1
詳細:P11▶▶

② 徳島小松島港予防保全事業(本港地区)

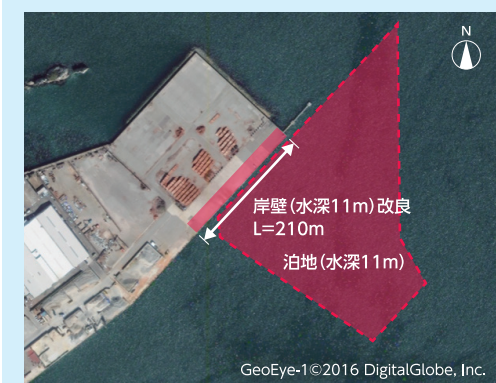


事業概要

岸壁(水深9m)改良

2
詳細:P13▶▶

③ 徳島小松島港予防保全事業(金磯地区)



事業概要

岸壁(水深11m)改良
泊地(水深11m)埋没対策(浚渫)

3
詳細:P13▶▶

④ 徳島飛行場整備事業



事業概要

滑走路端安全区域
排水対策

4
詳細:P23▶▶

⑤ 海洋環境整備事業



事業概要

海洋環境整備船「みずき」の担務海域における
漂流物、油回収。港湾業務艇「ひのみね」の運航。

5
詳細:P29▶▶

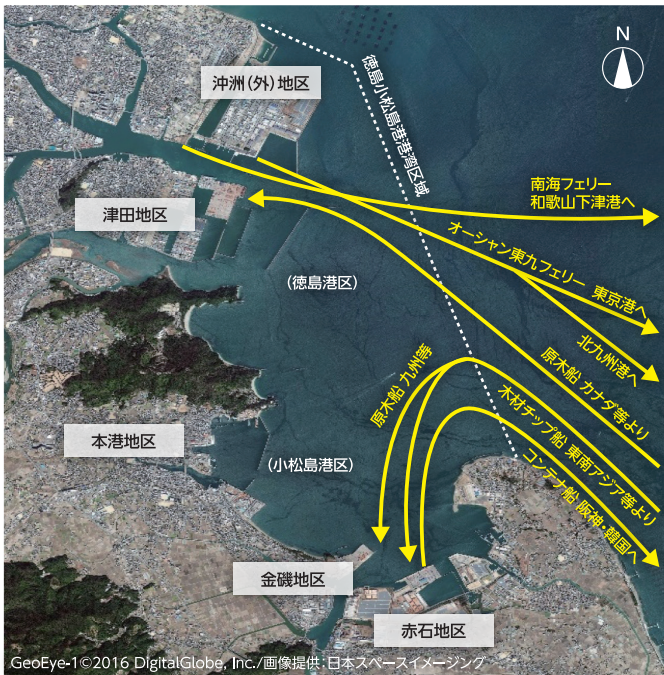
徳島小松島港（重要港湾）

徳島小松島港の歴史

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（かなめ）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、昭和21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、昭和46年には津田木材団地が造成され、平成5年にはマリンピア沖洲第1期工事が竣工、翌年、沖洲マリントーミナルがオープンしました。以降、外国との定期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。

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。大正2年には小松島と徳島との間に軽便鉄道が開通。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、昭和9年には3,000トンクラスの船舶が係留できる新港が築港され、昭和35年には、本港地区に水深9mの岸壁が、昭和43年には金磯地区に同水深の岸壁が、さらに昭和48年には同地区に水深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）が平成23年に供用を開始し、また沖洲（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の耐震強化岸壁が平成27年に供用開始となりました。



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

徳島小松島港の年表

大正

大正12年
小松島新港地区の修築工事が認められ、内務省直轄施工により着手する

昭和

昭和9年
小松島新港地区が完成し3,000トン級船舶の発着が可能となる

昭和24年
運輸省第三港湾建設部小松島港工事事務所設置

昭和26年
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

昭和35年
本港地区に水深9mの岸壁が完成

昭和30年頃 本港地区

昭和39年
徳島港・小松島港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

昭和44年頃 本港地区

昭和43年
金磯地区に水深9mの岸壁が完成

昭和38年 金磯地区

昭和48年
金磯地区に水深11mの岸壁が完成

昭和56年
津田地区に水深10mの岸壁（物資別専門埠頭）が完成

平成

平成5年
マリンピア沖洲第一期工事が竣工

平成6年 沖洲（外）地区

平成7年
徳島コンテナターミナルが沖洲（外）地区で供用開始
赤石地区整備事業着工

平成9年 金磯・赤石地区

平成12年
港湾法一部改正により小松島港は徳島小松島港になる

平成13年
赤石地区に水深13mの岸壁が1バース完成し供用

平成17年
赤石地区に水深10mの岸壁が完成

平成23年
徳島小松島港赤石地区でコンテナターミナルを移転供用

平成26年
金磯地区水深11mの岸壁の老朽化対策に着手

平成27年
沖洲（外）地区水深8.5mの耐震強化岸壁が供用開始

平成30年
本港地区水深9mの岸壁の老朽化対策に着手

令和

令和2年
沖洲（外）・津田地区防波堤の改良に着手

概要

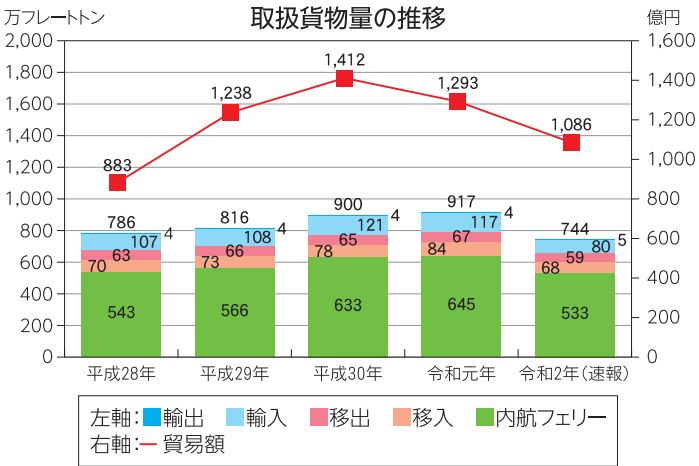
徳島小松島港は、徳島県の経済文化の中心地である徳島市を背後地とする徳島港区と、小松島市を背後地とする小松島港区からなる重要港湾です。

徳島港区では、東京・北九州方面と、和歌山方面へのフェリー航路が就航しており、また、徳島県内外周辺の木材関連企業の木製品の原料となる林産品（原木）の供給基地となっています。

小松島港区では、国際定期コンテナ航路と国際フィーダー航路が就航しており、また、背後地に立地する製紙関連産業の紙製品の原料となる林産品（木材チップ）の供給基地となっています。

徳島小松島港の取扱貨物データ

取扱貨物量の推移



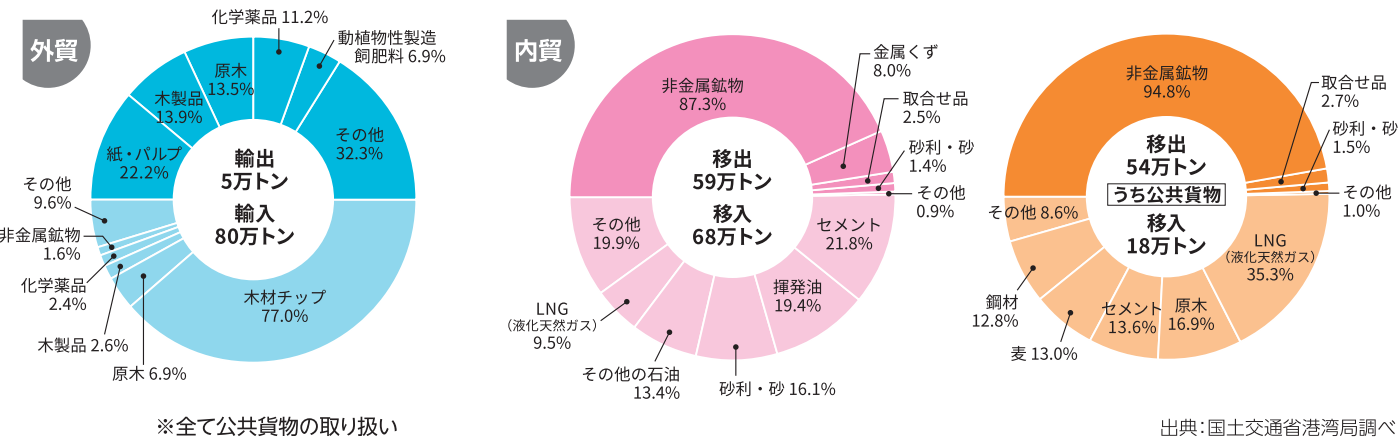
出典：貿易額は財務省「貿易統計」、貨物量平成28～令和元年は港湾統計（年報）、令和2年は国土交通省港湾局調べ

注：徳島小松島港の貿易額には、橋港の貿易額が含まれている

※移出、移入：内航フェリーによる貨物を除く

※内航フェリー：内航フェリーにより移出・移入される貨物

取扱貨物の品目内訳（令和2年）※フェリー貨物を除く



※全て公共貨物の取り扱い

出典：国土交通省港湾局調べ

徳島小松島港の主な定期航路（令和4年3月現在）

外貿コンテナ航路	船社名	便数
韓国航路	高麗海運、興亜LINE、長錦商船	2便/週

国際フィーダー航路	船社名	便数
阪神航路	OOCLジャパン	1便/週

内航フェリー	船社名	便数
東京～徳島～北九州	オーシャントランス(株)	1便/日
徳島～和歌山	南海フェリー(株)	8便/日

暮らしを支える港の役割 徳島小松島港



① オーシャントランス(株)

1日1便定期フェリーが九州～徳島～東京間を就航しています。四国内で東京とを結ぶ唯一のフェリー航路であり、日本の経済活動に大きな役目を果たしています。

平成28年には新造船4隻が沖洲(外)地区新ターミナルに就航しました。

新造船「びざん」



写真:オーシャントランス(株)提供

② 南海フェリー(株)

1日8便定期フェリーが徳島～和歌山間を往復しています。

令和元年12月には、フェリー「つるぎ」に代わり、新造船「あい」が就航しました。

新造船「あい」



③ 津田地区

カナダ等外国から林産品(原木)を輸入する徳島周辺地域における拠点港として木材関連企業へ供給もしています。

このほか、水面貯木場跡の土地造成、徳島津田IC～徳島JCTの開通、木質バイオマス発電所の稼働(R5,3予定)など、大きく情勢変化が進む地区となっています。



津田地区岸壁

⑤ みなとオアシス

「小松島みなと交流センターkocolo」(旧南海フェリーターミナルビル)を中心としたみなとオアシス。2階はコワーキングスペースになっており、学生の自習室や社会人のワークスペースとして利用されています。

周辺には小松島の海を一望できるウッドデッキ・アスレチック遊具や芝生を備えた公園があり、週末は家族連れで賑わいます。

詳細:P41▶▶



⑦ 赤石地区

コンテナ貨物を取り扱う、コンテナターミナルを有する水深10mの岸壁があり、徳島県内の国際海上物流の拠点となっています。

隣接する水深13mの岸壁では、東南アジアより製紙の原料となる木材チップを輸入しています。

また、水深10mと13mの連続する大規模岸壁であることを活かして、大型のクルーズ船の寄港地としても利用されています。



④ 万代中央埠頭

徳島市中心市街地にほど近い万代中央埠頭は、新町川下流の水辺という景観に恵まれた水際空間を有する一方で、東西約500mにわたり古びた倉庫街が連なっていました。

ほとんど使われなくなった港湾施設を活用し、かつての賑わいを取り戻したいという思いから、平成17年にNPO法人アクア・チッタが設立され、清掃活動や集客イベントを通して、現在はたくさんの人々で賑わう空間になっています。



⑥ 金磯地区

製材等木材加工品の原料となる原木が県外から移入されるなど、様々な船舶が寄港する地区です。

また、水深11mと9mの岸壁を一体的に利用し延長を確保することで、大型クルーズ船の寄港地としても利用されています。



金磯地区で荷役する原木船

⑧ 耐震強化岸壁

耐震強化岸壁とは、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のことです。

耐震強化岸壁は徳島小松島港内には沖洲(外)地区と赤石地区の計2カ所に整備されています。

==:耐震強化岸壁

8



港に関するクイズ

Q1

コンテナを運ぶ赤と白のクレーンはなんて名前でしょう?

答えはP46に!



徳島小松島港（重要港湾）

徳島小松島港沖洲（外）地区複合一貫輸送ターミナル整備事業

■ “四国の東玄関”としての役割

徳島小松島港は、四国において長距離フェリーが寄港している数少ない港の一つであり、東京・北九州と四国を結び、高速道路や国道に直結した四国の東の玄関口としての機能を担っています。

このような中、東京港（有明）～徳島小松島港～北九州港（新門司）を結ぶオーシャン東九フェリーは毎日就航していますが、フェリー貨物がほぼ満載になっている曜日もある等、取扱能力は限界に達していました。

このため、今後の利用企業の生産活動の増加や、モーダルシフトの進展に伴う貨物需要の増大を図るため、フェリーの大型化に対応した新たな複合一貫輸送ターミナルを整備することとし、平成27年3月に水深8.5m岸壁、前面の航路・泊地の整備が完了し、令和2年3月には港内静穏度確保を目的とした防波堤150mの延伸が完了し、事業完了となりました。

取扱量としては津田地区での旧ターミナルでは約15,000台/年でありましたが、平成28年1月から9月にかけて新造船4隻の投入を行い沖洲新ターミナルでの本格運航を開始した平成28年以降は、毎年右肩上がりに輸送台数が増加しています。

背後では令和2年3月に徳島南部自動車道の徳島沖洲IC～徳島津田IC間が、令和4年3月には徳島沖洲IC～徳島JCT間が開通し、こういった道路交通網の発展により今後さらにフェリーを利用した貨物輸送の増加が期待されます。

■ 地震に強いターミナルの整備

本複合一貫輸送ターミナルは耐震強化岸壁として整備されており、南海トラフ地震発生後の緊急物資等の搬入や、さらには、震災後の物流機能を一定確保することで経済活動を支えることが出来ます。フェリー輸送は荷役機械を必要としないことから、災害時の代替輸送路としても注目されており、実際に東日本大震災では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。

また、平成30年7月豪雨時には、西日本の高速道路や鉄道による輸送網が乱れ、九州から近畿、関東方面への貨物の輸送には、愛媛県の八幡浜港を経由し徳島小松島港からのフェリー輸送が利用されました。

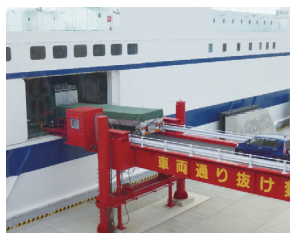
※ 徳島県はフェリー会社と『船舶による災害時の輸送等に関する基本協定書』を締結し、被災者及び救援物資、災害応急対策要員・資機材等の輸送業務にフェリーを活用することとしています。



新ターミナルに就航したフェリー「びざん」



フェリーに積み込まれるシャーシ・貨物車両



徳島小松島港予防保全事業（沖洲（外）地区・津田地区）

■ “国土強靱化”により南海トラフ地震等の発生後も港湾機能を確保

徳島を始め太平洋沿岸では、今後30年以内に70～80%程度の確率で発生するといわれている南海トラフを震源とする巨大地震の発生やそれに伴う地震津波の来襲が危惧されていることから、沖洲（外）地区では令和2年3月に沖洲（外）地区防波堤の150m延伸整備が完了し、延伸区間については通常時の港内静穏度確保のみならず、南海トラフ地震津波による施設倒壊を防ぎ、発災後も速やかな災害支援活動を行える機能を付与しました。

これに引き続き、沖洲（外）地区防波堤（150m延伸部除く）、津田地区防波堤についても同様に、東日本大震災から10年が経過した令和2年度より事業化し、南海トラフ地震津波による施設倒壊を防ぐための施設改良に取り組んでいます。

防波堤改良の実施により、通常時のみならず南海トラフ地震発災後も港内静穏度を保ち、背後の沖洲（外）地区水深8.5m耐震強化岸壁などを利用した緊急物資の搬入や早期に港湾物流機能を確保することが可能となります。また背後の臨港道路の耐震補強が令和2年度に完了しており、これら陸海の連携した事業の実施により、発災時に早期に県内広域に緊急物資の輸送などを行うことが可能となります。

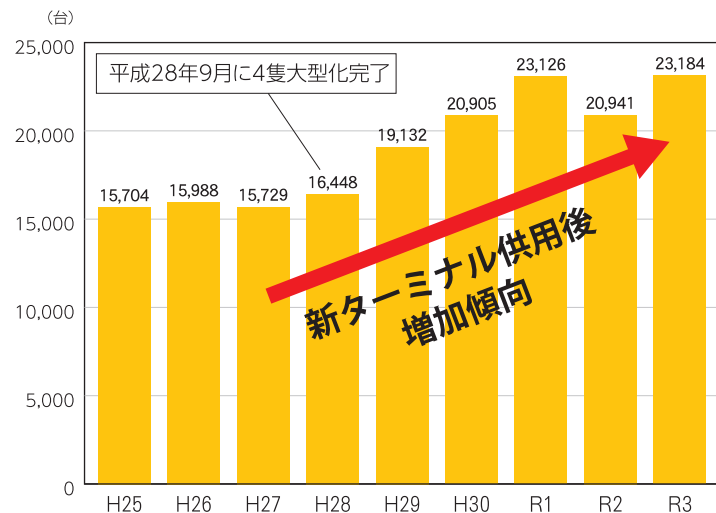
■ 事前の対策により施設の長寿命化にも寄与

また沖洲（外）地区では、令和元年台風19号による越波により、護岸背後の民間倉庫等が被災し、激しく損傷するなどしました。これを受け、令和元年度より「護岸（防波）」の改良を事業化し、護岸や前面消波ブロックの嵩上げに取り組んでいます。

また現在の防波堤は、上部工天端や消波ブロックが沈下するなど老朽化が進行しており、改良事業実施により施設の長寿命化を図ることもできます。

これらの予防保全事業は平成30年度から令和2年度までの「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」ならびにそれに引き続く「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の一環として実施しており、早期の事業効果発現に向けて取り組んでいます。

■ 貨物車両輸送台数の推移（徳島小松島港～東京港）



出典：オーシャントランス（株）提供



図 ターミナル背後の道路交通網の発展



平成28年3月撮影
GeoEye-1 © 2016 DigitalGlobe, Inc.

徳島小松島港（重要港湾）

徳島小松島港予防保全事業（金磯地区・本港地区）

■ 事前の老朽化対策実施により効率的に施設のリニューアル・長寿命化を図る

徳島小松島港の港湾施設は、建設後40年以上経過している施設が多く、一部の施設では貨物荷役が禁止されるなど港湾利用に支障が生じており、早急な老朽化対策が必要です。

金磯地区は、主に原木の荷役やクルーズ船の寄港地として利用されていますが、供用開始から約50年が経過している岸壁（水深11m）は老朽化が激しく、平成25年度より岸壁の一部に利用制限がかけられている状態でした。そのため、平成26年度より事業化し、老朽化対策として岸壁のリニューアルに取り組んでいます。本岸壁は栈橋構造であり、床板ブロック（約20m×約20m）合計20ブロックで構成されており、令和3年度までに11ブロックのリニューアルが完了しています。

また前面泊地は土砂堆積により一部水深11mを確保できていない状態となっていることから、早期の水深確保と予防保全の観点から、泊地浚渫等に取り組んでいます。

本港地区水深9m岸壁は、県内企業の原料調達に利用されるほか、近年は内航クルーズ船「につぼん丸」が多く寄港するなど、物流面だけでなく、港を通じた地域の賑わい創出にも寄与してきました。

本施設は昭和35年から供用開始して以降、60年あまりが経過し老朽化が著しく、平成27年から一部利用制限が、平成30年9月からは岸壁全面で荷役作業禁止の制限がかけられました。

このような中、徳島県及び小松島市や利用者からの改良の要望を受け、令和元年度より事業化、令和2年12月に現地工事に着手し、早期の利用制限解消に向けて施設のリニューアルに取り組んでいます。

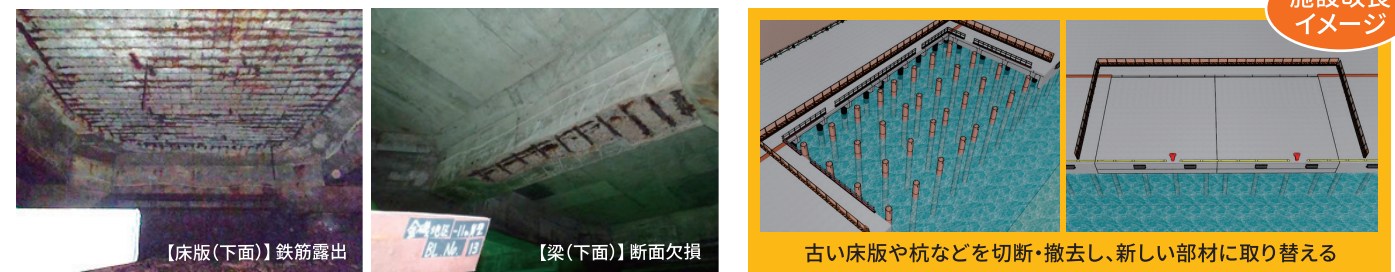
徳島小松島港における今後の港湾施設の老朽化対策については、施設の老朽化状況や利用状況を踏まえ戦略的な検討を行い、利用者の安全・安心を確保していきます。



予防保全事業とは

予防保全事業とは、老朽化により利用制限が強えられるなど施設性能が低下した施設について、抜本的な施設更新が必要となる前に、予防保全計画に基づき、施設の一部を予防的にリニューアルする事業のことをいい、本来の施設性能を取り戻すだけでなく、ライフサイクルコスト縮減や施設の長寿命化を図ることができるメリットがあります。

■ 劣化度状況（平成27年度目視調査結果）



施工手順



本港地区



岸壁(水深9m)のリニューアル状況(令和3年9月時点)



岸壁渡版の据え付け状況(令和3年5月)

金磯地区

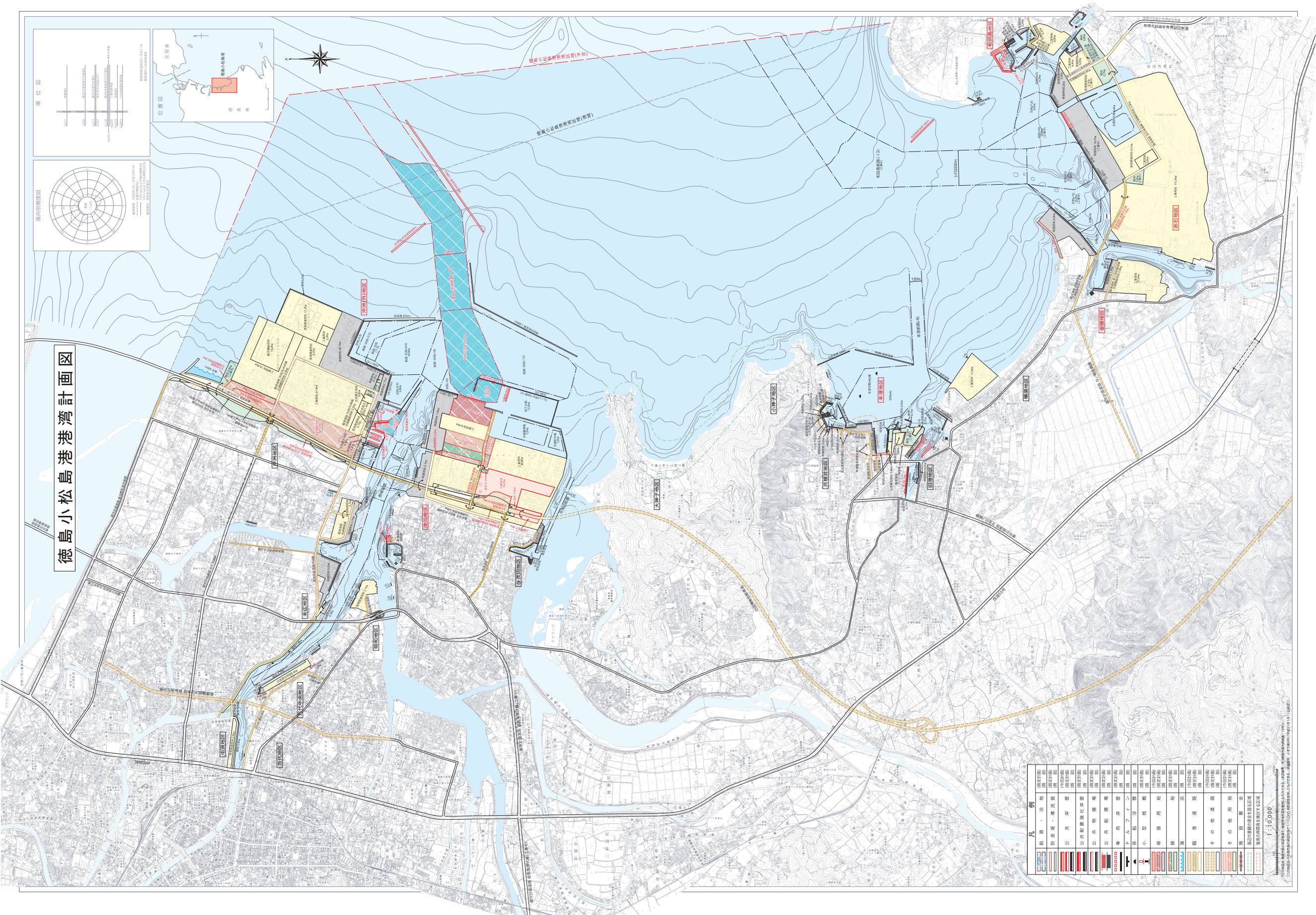


岸壁(水深11m)のリニューアル状況(令和4年2月時点)



ブロック設置状況(平成30年12月時点)

港湾計画図【徳島小松島港】



- ・平成6年6月(1994年)一部変更
- ・平成13年7月(2001年)改訂

- ・昭和54年11月(1979年)一部変更
- ・昭和56年8月、11月(1981年)一部変更
- ・昭和62年11月(1987年)改訂
- ・平成4年3月(1992年)一部変更

- ・昭和33年12月(1958年)新規
- ・昭和39年7月(1964年)改訂
- ・昭和47年5月(1972年)改訂
- ・昭和48年12月(1973年)一部変更

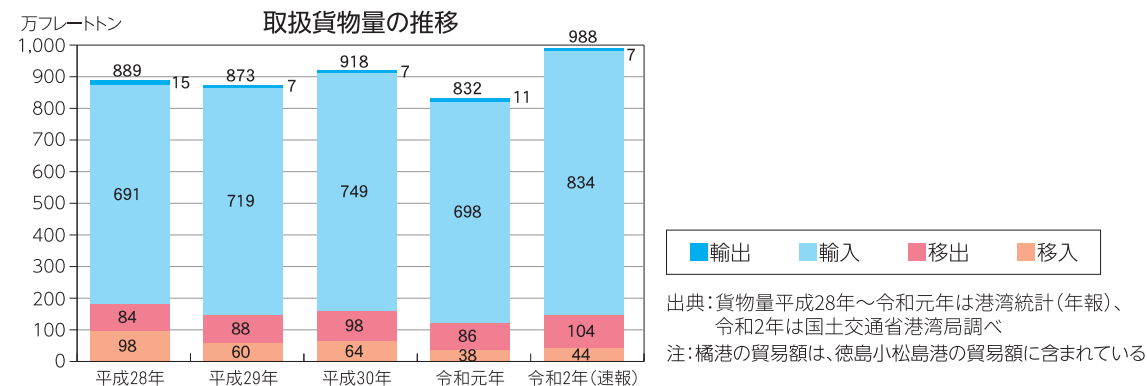
主な計画変更の経緯

橘港（重要港湾）

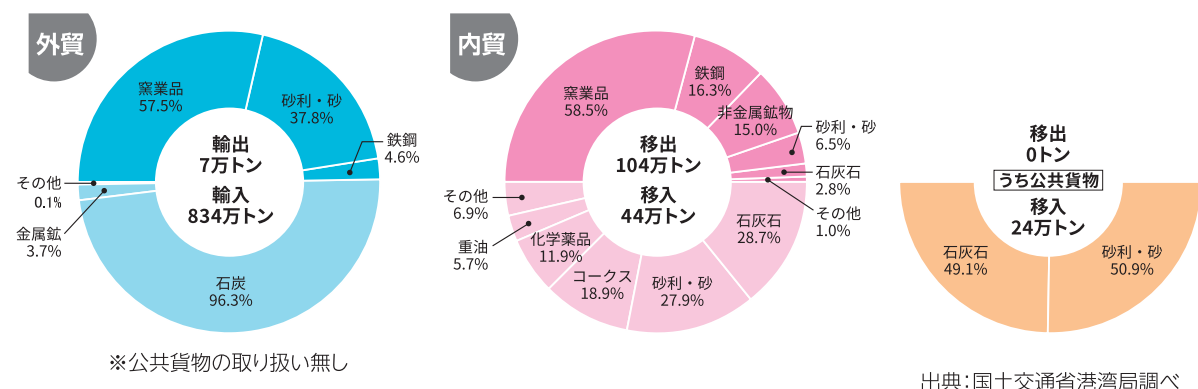


橘港の取扱貨物データ

取扱貨物量の推移



取扱貨物の品目内訳（令和2年）



橘港の主な定期航路（令和4年3月現在）

その他内航定期航路	船社名	便数
伊島～答島	伊島連絡交通事業(有)	3便/日

概要

橘港は、徳島県東部に位置する橘湾内にある天然の良港です。昭和初期には、阪神～高知航路の中継港として栄え、1950年代から工業用地の造成が進み、1963年には四国電力(株)の阿南火力発電所が立地しました。また、1995年には四国電力(株)の橘湾発電所及び電源開発(株)の橘湾火力発電所の整備が始まり、2000年に運転を開始しました。現在では、発電用石炭の輸入や、窯業品、金属鉱、非金属鉱物等の移出が多く行われています。

1 大湊地区

大湊地区では、平成3年度に公共埠頭の整備に着手し、平成12年度には耐震強化岸壁(延長100m、水深5.5m)と岸壁(延長60m、水深5m)の供用を開始しました。



2 西浜地区

西浜地区(水深5.5m)の岸壁は老朽化が著しく、使用制限がかかっており、利用者より早期復旧の強い要望があります。現在、徳島県が岸壁4バース(延長360m)改良工事を施工中であり、令和3年度末までに270mを部分供用しており、残り90mの施工を鋭意進めています。



また、砂利・砂や石灰石も取扱われており、令和2年の取扱量は24万トンです。これは、県内の取扱量(47万トン(R2年))の約5割を占めています。

3 橘湾火力発電所

西日本における電力確保及びエネルギー源の多様化に対応するため、火力発電所が立地しています。橘港では主にインドネシア、オーストラリアから石炭が年間約800万トン輸入されています。四国電力(株)と電源開発(株)が主な利用者であり、橘港の石炭輸入量は四国全体の39.4%を占めています(令和2年時点四国第1位)。

四国電力(株)橘湾発電所と電源開発(株)橘湾火力発電所の総出力は280万kW（一般家庭の約140万世帯分）であり、四国内のみならず、関西・中国・九州地域にも送電されています。



4 幸野地区

幸野地区の新日本電工(株)徳島工場は、南アフリカ及びオーストラリアから年間約40万トン輸入したマンガン鉱石より、合金鉄(高炭素フェロマンガン)を生産しています。※合金鉄：鉄に添加される重要な素材。製鉄の過程で鉄に混入する不純物を取り除いたり、鉄の強度・靱性・耐熱性・耐食性等を向上させる添加剤。

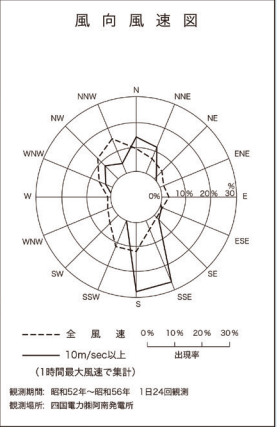
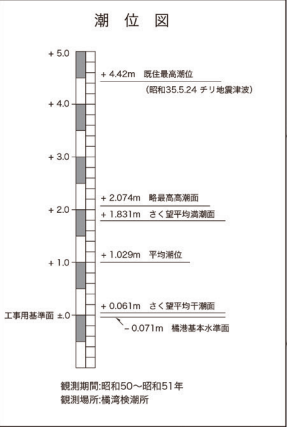
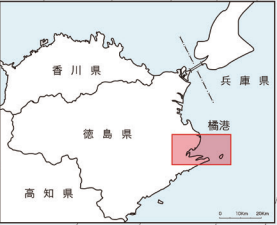
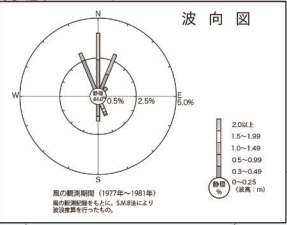
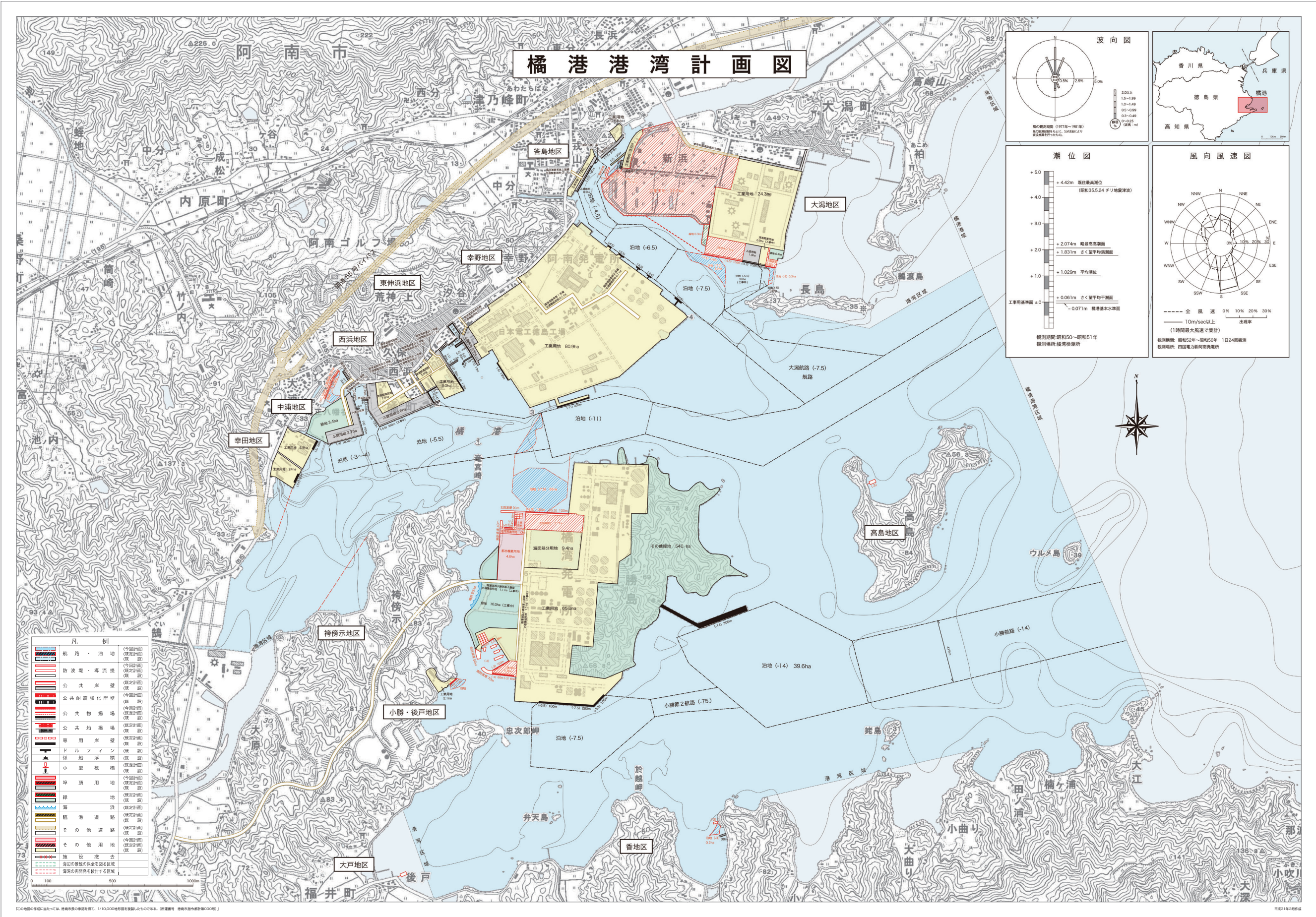


5 答島地区

1日3便旅客船が答島～伊島間の往復をしています。また、石灰石を取り扱っており、県内の取り扱い量の約9割を占めています。



港湾計画図【橘港】

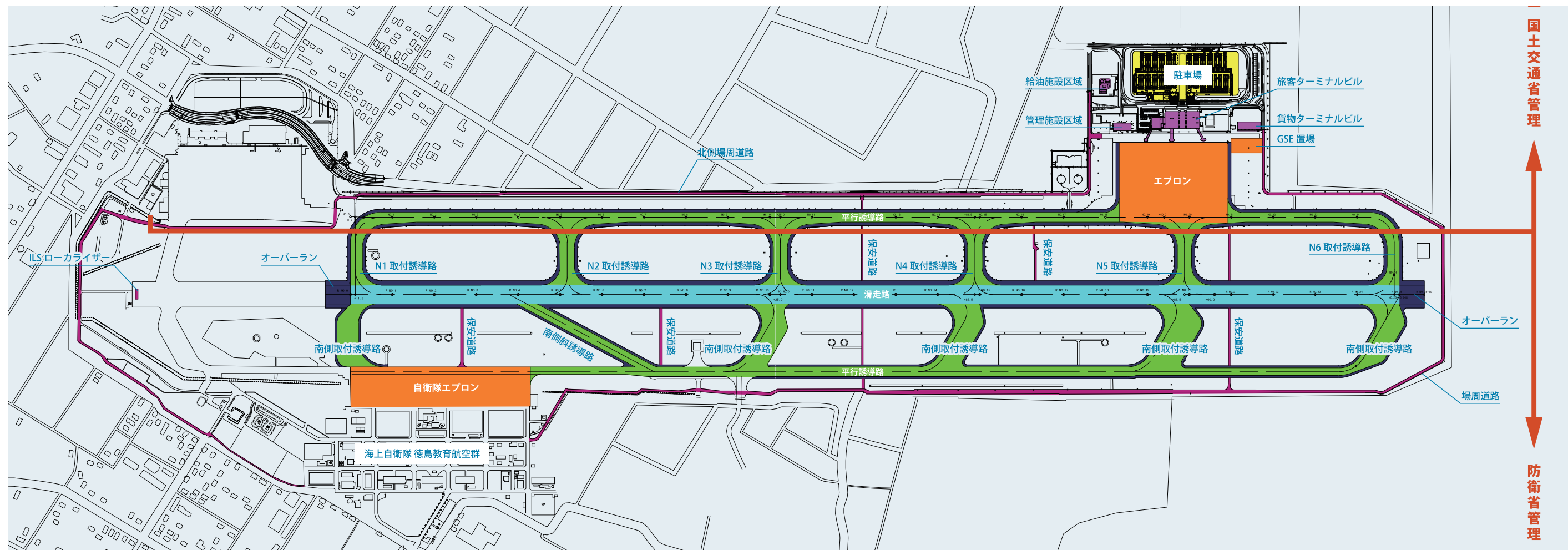


凡 例	
	航路・泊地 (今設計画 (仮定計画) 既 別)
	防波堤・導流堤 (今設計画 (仮定計画) 既 別)
	公共岸壁 (今設計画 (仮定計画) 既 別)
	公共耐震強化岸壁 (今設計画 (仮定計画) 既 別)
	公共物揚場 (今設計画 (仮定計画) 既 別)
	公共船揚場 (今設計画 (仮定計画) 既 別)
	専用岸壁 (今設計画 (仮定計画) 既 別)
	ドルフィン (既 別)
	係船浮標 (既 別)
	小型板橋 (今設計画 (仮定計画) 既 別)
	埠頭用地 (今設計画 (仮定計画) 既 別)
	緑地 (今設計画 (仮定計画) 既 別)
	浜 (今設計画 (仮定計画) 既 別)
	臨港道路 (今設計画 (仮定計画) 既 別)
	その他道路 (今設計画 (仮定計画) 既 別)
	その他用地 (今設計画 (仮定計画) 既 別)
	施設撤去 (今設計画 (仮定計画) 既 別)
	海辺の景観の保全を図る区域 (今設計画 (仮定計画) 既 別)
	海岸の崩壊を防止する区域 (今設計画 (仮定計画) 既 別)

主な計画変更の経緯

- ・昭和39年7月(1964年)新規
- ・昭和48年12月(1973年)一部変更
- ・平成1年7月(1989年)改訂
- ・平成6年6月(1994年)一部変更

徳島飛行場



徳島飛行場について

昭和37年に公共用の飛行場となった徳島飛行場は、民間航空の利用が盛んになるにつれ民航地区の整備を要請する声が高まってきました。これに対応する中で、昭和40年前半には、現在のターミナル地域の骨格が現れ、昭和56年には2,000メートル滑走路への拡張工事が始まり、昭和62年に供用が開始されました。また、東京路線を中心とする旅客需要への対応を図るとともに、大型機が就航できるよう、2,500メートル滑走路への拡張事業が平成22年に完了しています。

平成27年に徳島自動車道と徳島飛行場間を結ぶ松茂スマートインターチェンジが開通され、飛行場までのアクセスが向上しました。

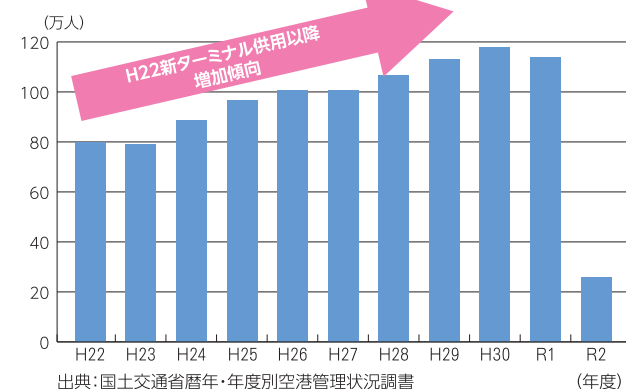
また、平成30年には国際線ターミナルが完成し、3機目となるボーディングブリッジ(搭乗橋)が備えられました。

現在徳島飛行場では東京便10往復／日、福岡便2往復／日で運航しているほか、季節定期便・期間限定便といった不定期便として国内外各地からのチャーター便を運航しており、国外では台湾や香港、国内では札幌などからの運航実績があり、定期便・不定期便ともに空港利用数が増加傾向にあります。

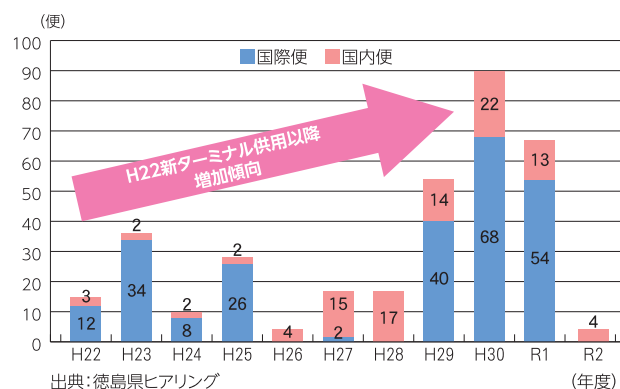
航路	便数	所要時間		就航会社	発着場所
徳島ー東京	6	上り	1時間10分	JAL	徳島阿波おどり空港
		下り	約1時間20分		
	4	上り	1時間15分	ANA	
		下り	1時間20分		
徳島ー福岡	2	上り	1時間10分	JAL	
		下り	1時間		

定期便就航状況

徳島阿波おどり空港利用者数



徳島阿波おどり空港
チャーター便(季節定期便含む)推移



平成22年に新たに供用した
徳島阿波おどり空港新ターミナル



季節定期便就航時の賑わい
(平成30年1月21日)



定期便路線図

徳島飛行場

徳島飛行場整備事業

■ 航空輸送の安全安心の確保を目的とした空港施設整備

徳島飛行場では現在、滑走路端安全区域の整備に取り組んでいます。

滑走路端安全区域(RESA:Runway End Safety Area)とは、航空機が離着陸する際に滑走路を超えて走行し停止する「オーバーラン」、または、航空機が着陸時に滑走路手前に着地してしまう「アンダーシュート」を起こした場合に、航空機の損傷を軽減させるために着陸帯の両端に設けられる区域です。 国内の多くの既存空港は、旧基準であるRESA長40mで整備されておりますが、平成22年のICAO USOAP(国際航空安全監視監査プログラム)の勧告を受け、平成25年に基準を改正し、既存空港を含む全ての空港に同基準を適用することとなりました。

徳島飛行場では令和元年度より予算化され、より安全安心な航空輸送の確保を目的とし、早期のRESA整備に取り組んでいます。

そのほか当事務所では、排水対策など施設の管理状況に対応して空港施設の土木整備を担い、航空輸送の安全安心の確保に取り組んでいます。



徳島飛行場に就航している航空機

※()内はプレミアムクラスの座席数です。

ANA ボーイング 737-800



全長:39.5m
全幅:35.8m
全高:12.5m
全座席数:166(8)
巡航速度:830km/h
航続距離:3,900km

ANA ボーイング 737-700



全長:33.6m
全幅:35.8m
全高:12.5m
全座席数:120(8)
巡航速度:830km/h
航続距離:4,900km

JAL ボーイング 767-300



全長:54.9m
全幅:47.6m
全高:16.0m
全座席数:261(42)
巡航速度:862km/h
航続距離:3,150km

JAL エンブラエル170



全長:29.9m
全幅:26.0m
全高:9.9m
全座席数:76
巡航速度:800km/h
航続距離:2,600km

ANA エアバスA320



全長:37.6m
全幅:35.8m
全高:11.8m
全座席数:180
巡航速度:840km/h
航続距離:3,180km

写真提供:ANA JAL

空港の歴史

昭和

- 昭和17年**
旧海軍徳島航空隊によって開設
- 昭和32年**
防衛庁が滑走路(1,500m×35m)建設に着手
- 昭和33年**
海上自衛隊第三航空群徳島航空隊基地として使用を開始
- 昭和37年**
運輸省が「公共用飛行場」に指定
- 昭和42年**
供用開始
- 昭和56年**
航空機の大型化に対応するため、2,000m×45mの滑走路拡張工事に着手
- 昭和62年**
供用開始

平成

- 平成元年**
新ターミナルビル完成
- 平成4年**
北側平行誘導路完成
- 平成13年**
さらに増加する航空需要に対応するため、2,500m×45mの滑走路延長に着手
- 平成22年4月**
ターミナルビルを海側に移転し、滑走路の供用開始
- 平成30年1月**
新ターミナル供用開始

令和

- 令和元年**
滑走路端安全区域(RESA)の整備検討に着手



左:香港季節定期便初便到着 右:香港季節定期便就航記念セミナー(平成30年12月撮影)

昭和41年



平成4年



昭和61年



平成28年



空から見た徳島飛行場の変遷

徳島飛行場



徳島飛行場の周辺状況

海洋環境整備事業



海の自然と航行の安全を確保

私たちは、播磨灘および紀伊水道を担務海域として、海面を浮遊する漂流物や流木の回収等を行う海洋環境整備事業を実施しています。鳴門海峡を挟むこの海域は、航行船舶数が非常に多いことで知られ、昔から流木等による海難事故も少なくありませんでした。そこで昭和57年度から海面清掃船「しおじ」を配備し、航行する船舶の安全確保を担ってきました。平成10年度からは老朽化した「しおじ」に代わり「みずき」を配備しています。本事業により、航行船舶の安全確保のみならず、海洋環境の保全も一役買っています。

また港湾業務艇「ひのみね」は、当事務所が実施する港湾工事現場への海上交通手段や、港湾施設・波浪観測塔の点検等の業務を担っており、さらにみずきのサポートとして海洋漂流物探査にも取り組んでいます。

航行の安全を妨げる「漂流物」とは

海洋漂流物は、船舶の安全な航行を阻害するだけでなく、環境を汚染する原因にもなります。漂流物は河川から流れてくるものや、私たちの暮らしから生まれるもの、また不法投棄されたもの等が大半を占めます。これら海面を浮遊する漂流物を見つけ、除去するために、日々「みずき」が活躍しています。

所有船舶の紹介

■ 海洋環境整備船「みずき」



形式：双胴型
総トン数：154トン
主機関：船用中速ディーゼル1,000PS×2基
最大速力：14.65ノット（回収時速力3～5ノット）
船体建造：平成10年1月28日
船質/全長：鋼/30.30m
全幅/単胴幅：11.60m/4.00m
深さ/喫水：3.80m/2.10m
推進器：可変ピッチ×2基



漂流物回収コンテナ



多関節クレーン

清掃装置

- ・コンテナ50m³
（前方35m³+後方15m³）
- ・多関節クレーン1.23トン吊り
（チェーンソー付）作業半径11.7m

油回収装置

- ・処理能力 50m³/h

[担務海域]



担務海域：1,400km² / 漂流物：平成10年～
港湾区域

■ 港湾業務艇「ひのみね」



総トン数：19トン
最大速力：26.3ノット
船体建造：平成28年7月
最大搭載人員：20名
全長16.7m/型幅4.2m/
深さ2.0m/喫水：0.62m

非常時の対応

地震、津波、台風や豪雨等の自然災害が発生した際、一般航行船舶の安全確保のため、「みずき」は海面の漂流物回収を行っています。

【平成23年3月 東日本大震災】

東日本大震災の影響による海面漂流物の回収作業を行うため、5月19日に徳島小松島港を出港した四国地方整備局所属の海洋環境整備船「みずき」が、5月21日朝に仙台塩釜港に到着し、海面清掃作業を開始しました。

作業エリアは、宮城県塩竈市から名取市にかけての沖合い10km程度の海域を対象として、5月21日から29日までの回収作業を行いました。流木・漁網・養殖網・ボート等が主な回収物であり、約413m³の漂流物を回収しています。

【平成30年7月 豪雨】

平成30年7月の豪雨に伴い、瀬戸内海には大量の漂流物が流出し、離島航路の欠航等地域住民の生活に多大な支障が生じ、小松島港湾・空港整備事務所所属の「みずき」も、管轄エリアを越え、播磨灘～香川県沖～備後灘～今治港等において、漂流物を回収しました。

7月8日から8月7日までの30日間「みずき」だけで1020m³（10tダンプトラック152台分）もの漂流物を回収しました。

▼ 平成30年7月豪雨の漂流物回収状況



【令和3年10月 和歌山市断水に伴う飲料水緊急輸送】

和歌山市の紀の川にかかる水管橋の一部が崩落し、市内の4割近くの約6万戸で断水が続いていたことを受け、みずきを活用し、徳島管内の3直轄事務所の備蓄飲料水 2,440L（2Lペットボトル換算で 1,220本相当）を令和3年10月6日に支援物資として緊急海上輸送を行い、断水で困る市民へと配布されました。

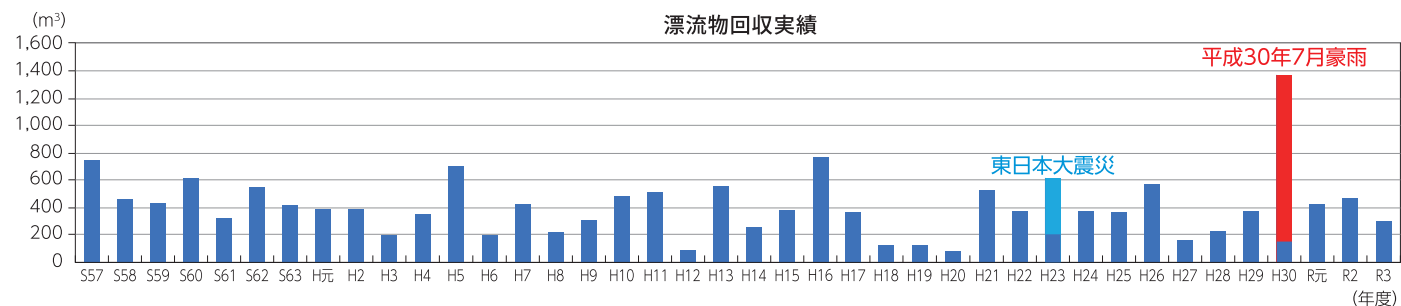


【令和3年12月 東京湾 軽石回収】

12月2日から約2週間にわたり、海底火山の噴火に由来する軽石が東京湾内に漂流するのを阻止するため、東京湾へ派遣されたみずきが館山港沖で軽石混じりの浮遊物を発見、回収作業を実施しました。

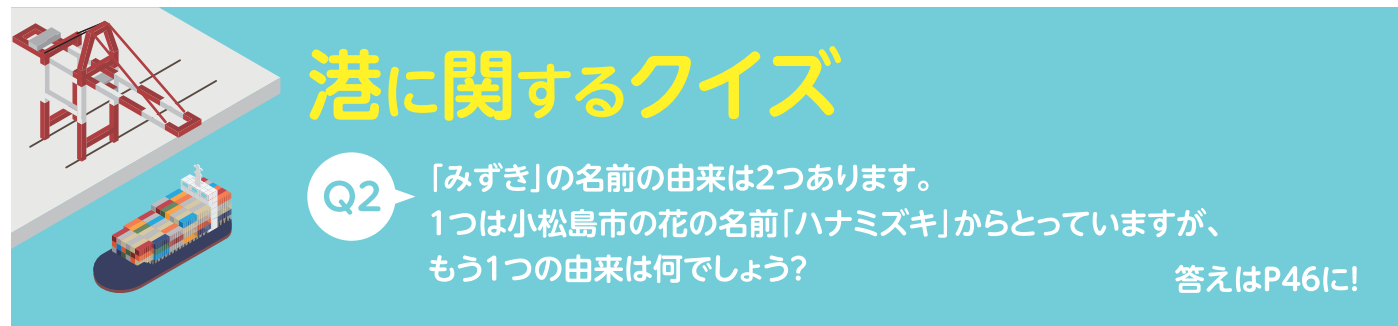


回収した軽石の一部



油流出事故への対応

ひとたび油流出事故が起これば、その被害は大きく、また、海岸へ漂着したとするなら、さらなる二次被害が生じることになります。このため「みずき」は非常時搭載型の油回収機を保有し、万が一の事故発生時には、迅速に対応することとしています。保有する油回収機は1時間あたりに50m²の油水を処理できる能力を持っています。



港に関するクイズ

Q2

「みずき」の名前の由来は2つあります。
1つは小松島市の花の名前「ハナミズキ」からとっていますが、
もう1つの由来は何でしょう？

答えはP46に！

徳島県の地震の歴史



【昭和南海地震(昭和21年)による浅川港(海陽町)の被災状況】 地震により発生した津波のため、集落が壊滅的な被害を受けた。

南海地震の年表



南海地震の歴史

近い将来に発生が確実視されている南海トラフによる巨大地震。記録によれば、この大地震は有史以来、一定周期で発生しており、その周期はおよそ100～150年とされており、現時点で発生確率(南海、東南海地震)は30年以内に70～80%、50年以内に90%程度もしくはそれ以上となっております。不幸にして今、この大地震が発生した場合、どのような被害がもたらされるか。私たちは、過去の歴史に学び、そして将来に備えなければならないのです。

迫り来る大地震の姿

安政南海地震

この巨大地震は、近畿から四国、九州東沿岸にわたり甚大な被害をもたらしたと記録されています。この地震により発生した津波は大きく、3,800軒余りの家屋が流失したと、当時の阿波藩の記録に残っています。

昭和南海地震

紀伊半島沖で発生した大地震では、橘湾以南では3～5m、小松島以北では約2mの津波が押し寄せたと言われています。そして、この地震・津波による県内の死者数は202人と伝えられています。

近い将来に発生が確実視される南海トラフ巨大地震

今、ひとたび大地震が発生した場合、私たちの暮らしはどうなるのでしょうか。地震被害はもちろん、地震と同時に来襲が予想される巨大津波に対して、背後の市街地を守りたい。そこで、より地震に強い、地域基盤づくりが早急に求められています。

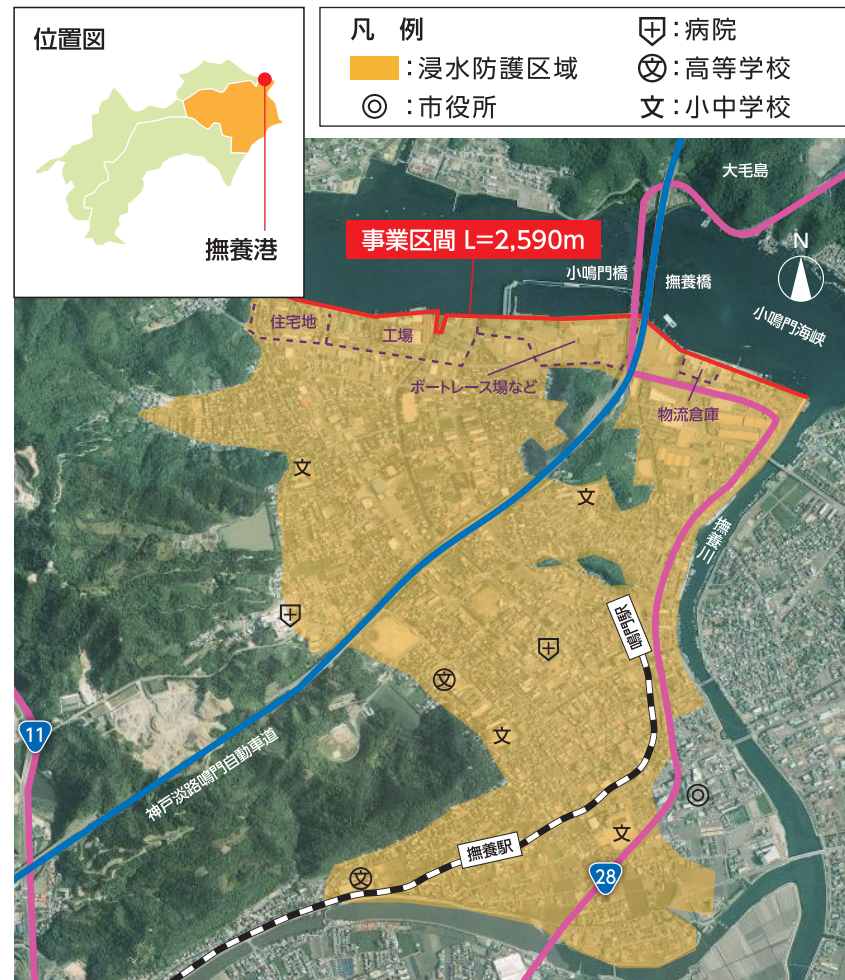
徳島県南部の海陽町に位置する浅川港は、三方を山で囲まれた典型的なV字型港湾であるため、過去幾度も津波による災害に見舞われています。湾口防波堤(延長740m)は、港内静穏度確保及び津波防護効果を発揮することを目的に、平成7年に建設に着手し、平成18年度に完成しました(事業主体:徳島県)。



浅川港の津波防波堤

撫養港（地方港湾）

撫養港海岸直轄海岸保全施設整備事業



事業期間	総事業費	堤防(改良)	水門・樋門	陸閘(新設)	陸閘(改良)	防護人口	防護面積
H18～H29	約162億円	2,590m	9基	10基	10基	約10,200人	約330ha

撫養港海岸の背後地には、徳島県内第3位の人口約6万人を擁する鳴門市があり、JR鳴門駅をはじめ、市役所等行政・文化施設や徳島県の災害拠点病院（鳴門病院）も立地し、都市機能や地域医療において重要な中心地域となっています。

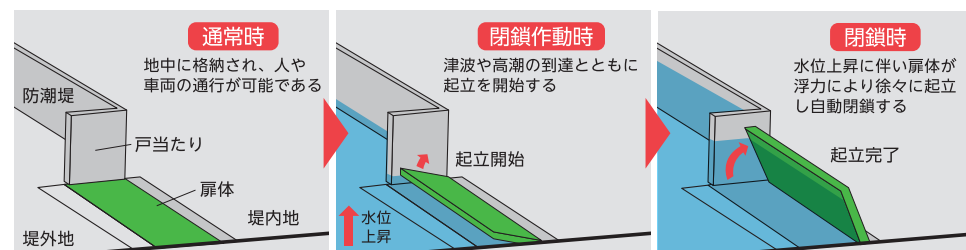
撫養港の海岸保全施設は、昭和36年（1961年）の第2室戸台風被害を契機に整備された堤防であり、建設後40年以上が経過し亀裂の発生、水叩き等が陥没する等、老朽化が著しい状況でした。

今後30年以内に70～80%程度の確率で発生が予測されている南海トラフを震源域とする地震が発生した場合、液状化により既存の堤防は倒壊及び沈下することが予測されました。直轄海岸保全施設整備事業は、その後に来襲する津波から背後住民の貴重な生命・財産を守ることを目的として、老朽化した堤防の嵩上げ及び液状化対策等を実施するほか、東北地方太平洋沖地震から得た教訓から、堤防の粘り強い構造への補強や大型の陸閘の電動化・自動化を実施し、平成29年度に完了しています。なお、自動化された陸閘（フラップゲート式陸閘）の設置は、国土交通省港湾局管内初の取り組みであり、撫養港での設置後、全国の港湾局所管事業に導入されています。

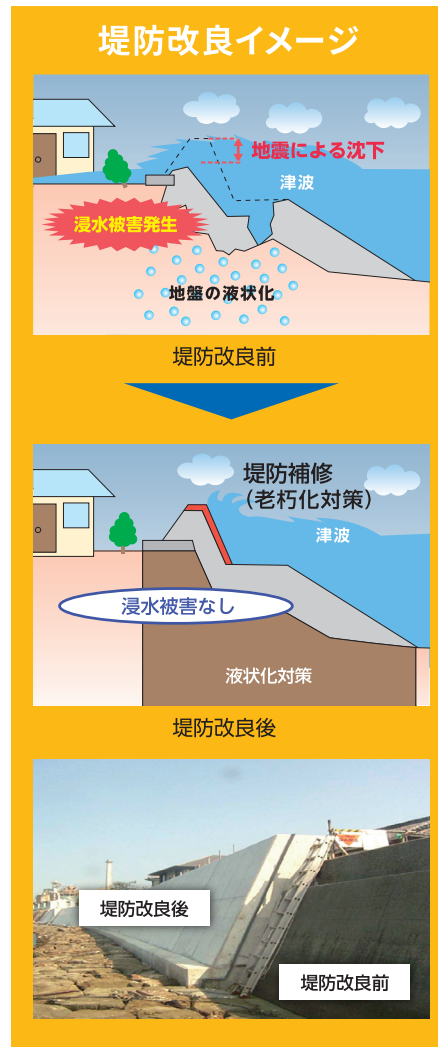
また、令和3年9月には、本事業の事後評価を実施し、事業評価監視委員会において事業の効果は十分に実現していると審議されました。

■ フラップゲート式陸閘

- ・本事業で得られた知見は「港湾海岸におけるフラップゲート式陸閘技術マニュアル」沿岸技術研究センター編集として結実し、海岸防災の土木技術の普及に貢献しています。
- ・フラップゲート式陸閘は本事業以降、徳島県海陽町の浅川港を始め、全国の海岸等に広がっています。



フラップゲート式陸閘設置状況（撫養港）



事業効果

■ 浸水被害の軽減



■ 地域の賑わい創出

UZUPARK
H30.11 オープン

鳴門の海の海流や渦潮を表現した西日本最大級のスケートボード場などを備えるパーク。バスケットボールコート、サイクルステーションを併設し、県外からも利用に訪れるなど、来場者数は10万人を突破（R3.7.30時点）しており、本エリアの賑わいづくりに大きく貢献。

UZUHALL
R2.2 オープン

内壁カラーの工夫

無料施設としては国内最大級のボウリング設備や図書スペースなどを備え、**全国で初めてフェーズフリー認証（UZUPARKを含む）を受けた公共施設**。津波浸水想定水位で内壁カラーを変更するなど、災害時を想定し工夫。

H29.11 オープン

鳴門天然温泉 あらたえの湯

温浴施設に加え、小鳴門海峡などを望む休憩所、地元食材を生かした料理を提供する飲食施設や物販施設を併設。堤防整備が、商店出店への大きな判断材料に。

BOAT RACE 鳴門
H28.4 リニューアル

堤防整備と合わせてリニューアルし、海岸付近で幅広い年齢層がふれあう親水性のある賑わい空間を創出。

■ 生活・企業活動等の変化

化学品製造業者

当社の製品は、多種多様な用途で利用され、様々な企業に出荷しており、日本におけるトップシェアを獲得している。取引先からの需要増大と現工場老朽化に加え、**堤防整備や電動・自動陸閘の設置などで背後での操業に安心感が増したこともあり、新工場を建設中**である。生産量が1.5倍に増える見込みであり、雇用拡大も検討している。

学校職員

当校は鳴門市内で最も生徒数が多い中学校であり、日々の教育の中で防災に必要なものを養う「フェーズフリー教育」を行っている。令和元年までの校舎建替えに伴い、建物の耐震化が完了した、災害時は津波避難ビルとして、その後は避難所としての運営も想定される。**海岸堤防が整備されたことは、学校や生徒にとっての安心感に繋がっている。**

病院担当者

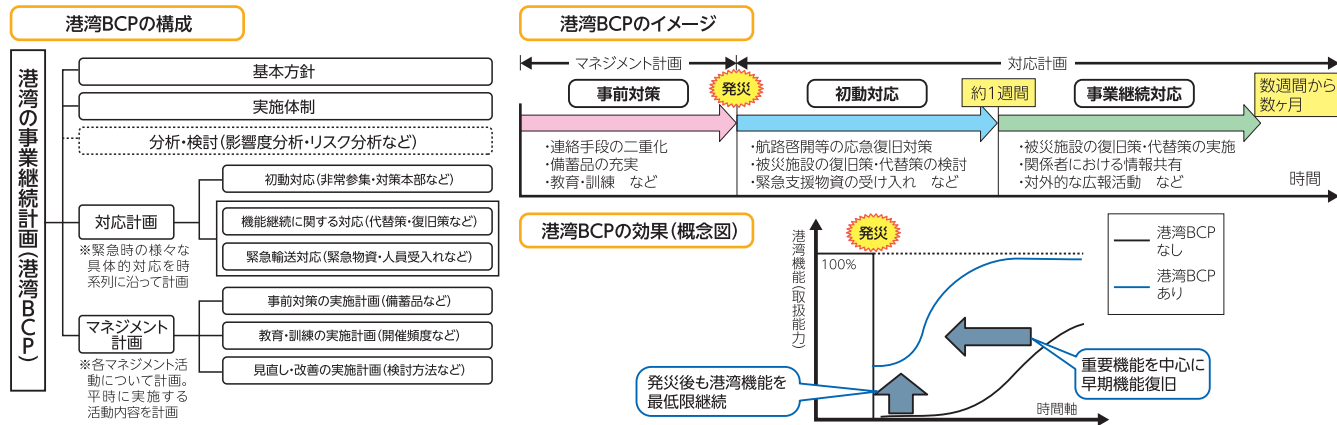
当院は、災害発生時に災害医療を行う医療機関を支援する「災害拠点病院」に指定されている。災害に備え、訓練や対策会議を定期的実施したり、医薬品や災害備品の配置場所を見直している。**堤防整備により当院への浸水被害の軽減も期待でき、安心感が増し、心強く感じる。**

港湾BCP（港湾における事業継続計画）

大規模災害が発生した時、港湾の機能を維持するためには、港湾の運営管理に必要な関係各所と連携が重要となります。

港湾BCPとは、事前に港湾管理者や関係者と「災害時に自らがどう取り組むか」、「相互に連携してどう取り組むか」について協議し、大地震等の自然災害が発生しても当該港湾の重要機能が最低限維持できるよう具体的な対応方法について定めた文書のことです。

これにより、港湾機能の損失低減や早期復旧が見込まれ、人的、社会的、経済的なダメージを少なくできます。



緊急確保航路の指定

平成23年の東日本大震災において、津波により港内外に流出した大量の貨物が航路を塞いだことで、緊急物資輸送船をはじめとする船舶の航行や入出港が困難となりました。

この教訓を踏まえ、「非常災害時に漂流物等の障害物により船舶の航行が困難となる恐れのある水域」を「緊急確保航路」として指定することにより、非常災害時の港湾機能の維持や船舶交通の確保のため、国が迅速に同航路の啓開作業を行うことができるようになりました。

平成26年1月に東京湾、伊勢湾、大阪湾に係る緊急確保航路が指定されたことを皮切りに、平成28年7月には徳島小松島港を含む、瀬戸内海に係る緊急確保航路が追加指定されました。さらに、「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画」において、平成29年6月に橘港背後の南部健康運動公園屋内多目的練習場が広域物資輸送拠点として、令和元年5月に橘港が海上輸送拠点として位置付けられたことから、令和2年8月に港湾法施行令の一部が改正され、橘港に接続する海域が新たに緊急確保航路に追加指定されました。

これにより、徳島県内への船舶による緊急物資等の輸送ルートが複数確保されています。

【緊急確保航路では】

非常災害時において、国土交通大臣が所有者の承諾を得ることなく漂流物の除去を行うことができます。

港湾業務艇「ひのみね」災害時の役割

当事務所の所有する港湾業務艇「ひのみね」は、船底にナローマルチビームを用いた測深機を装備しており、大規模災害時の航路埋没等の状況をスピーディに確認することができます。

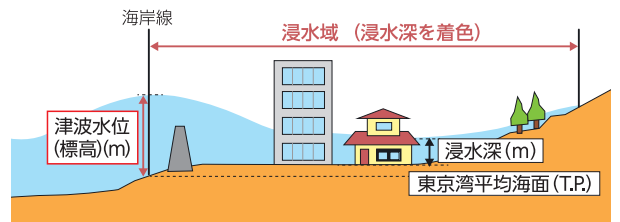


津波浸水想定図

国が公表した「南海トラフの巨大地震」の震源モデルをもとに、2012年10月31日に県管理河川や最新の地形データ等を加えた徳島県の最終的な「津波浸水想定」が作成・公表されています。

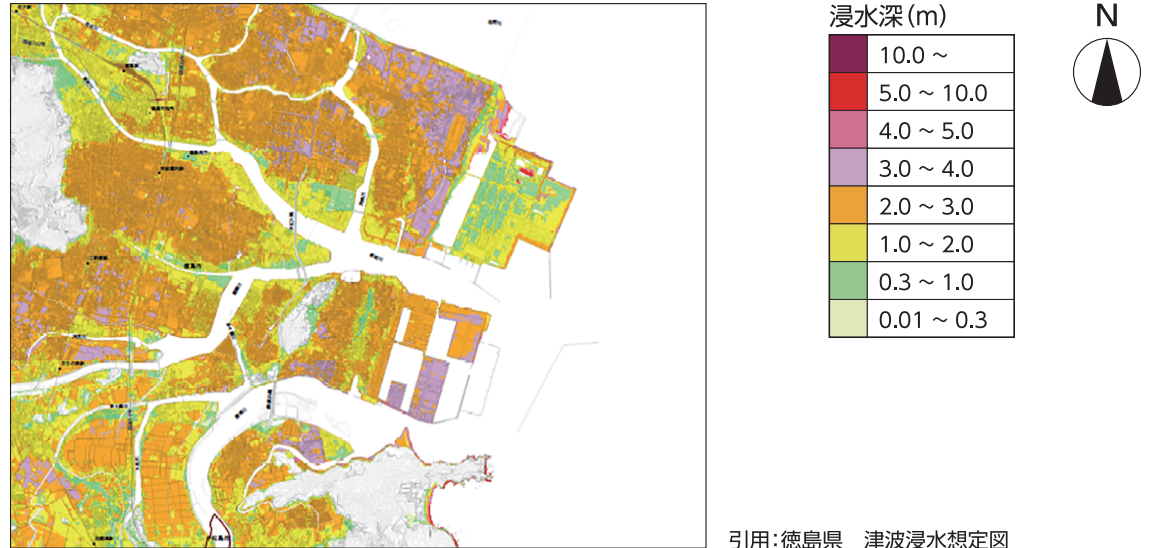
この「津波浸水想定」は、「発生頻度は極めて低いものの、あらゆる可能性を考慮した最大クラスの地震・津波」を対象としています。

本項では、徳島県内の重要港湾「徳島小松島港」と「橘港」における浸水予想図を抜粋して掲載しております。

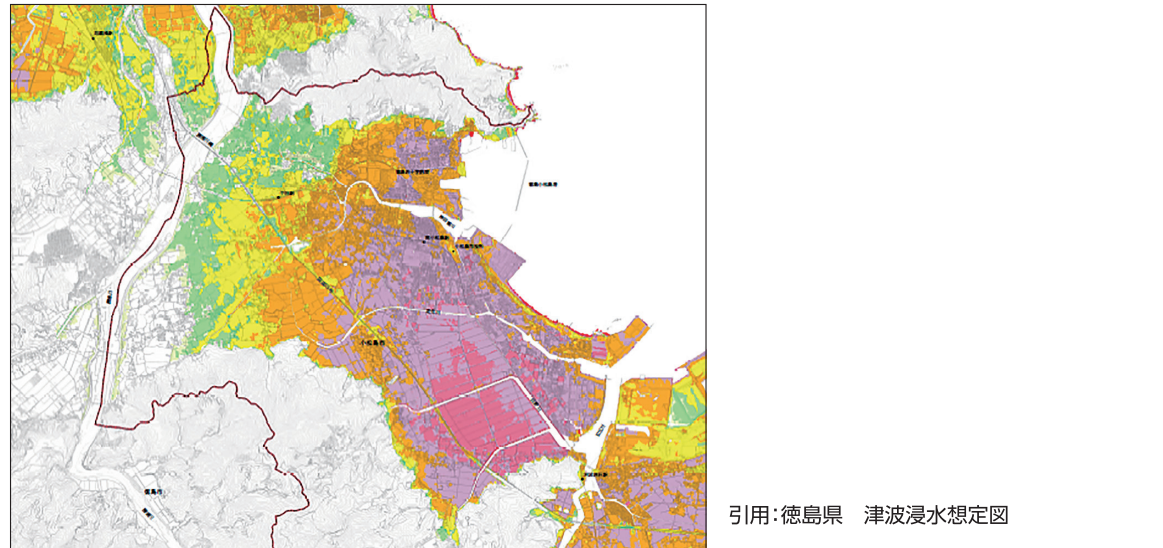


※津波水位は地盤沈降量を考慮した値

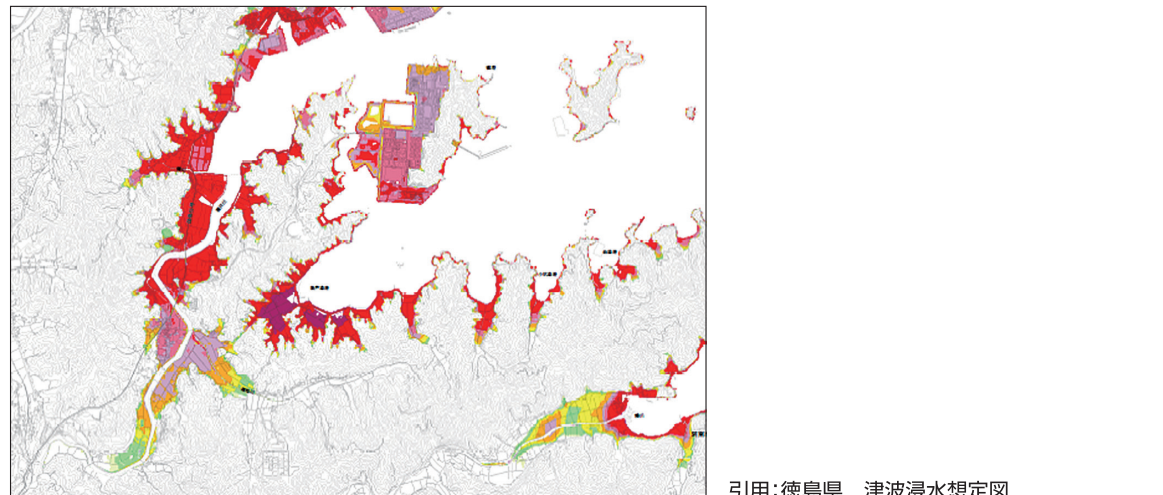
徳島小松島港 徳島港区



徳島小松島港 小松島港区



橘港区

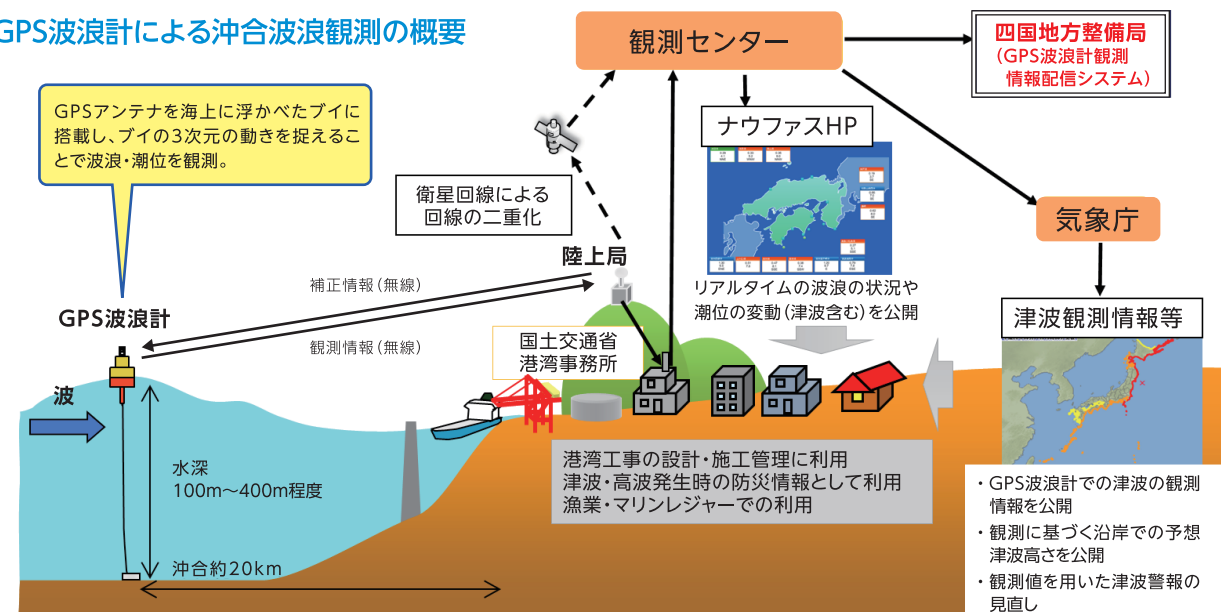


自然を観測することも大切な仕事

港湾整備事業を適正にかつ安全に進める上で、自然を観測するという作業も重要な仕事になっています。そこで、私たちの事務所では「波浪観測業務」「潮位観測業務」「強震観測業務」の3つの観測業務を常時行っています。まず「波浪観測業務」では、徳島小松島港の沖合い4kmの洋上に波浪観測塔、また、海陽町竹ヶ島沖20kmの洋上にGPS波浪計を設け、波浪を観測しています。「潮位観測業務」では、徳島小松島港内に検潮所を置き、潮の満ち引きの観測を徳島地方気象台が、検潮所の管理を私たちの事務所が分担しています。また3つ目の「強震観測業務」を行うために、赤石地区に強震観測所を設けており、観測データは港の構造物の耐震設計に活かされ、丈夫で安全な港づくりに役立てられています。

また、GPS波浪計が津波を観測した際は、津波観測情報が気象庁だけではなく、港湾管理者や沿岸自治体にもメール配信される仕組みとなっております。

■ GPS波浪計による沖合波浪観測の概要



※ 沖合では沿岸に比べて津波の高さは小さくなる。
津波警報が発表（気象庁所管）される程度の高さの津波が沿岸に襲う場合（沿岸での津波の高さが1m以上）では、GPS波浪計を設置している沖合でも津波成分を検出可能であると考えられる。

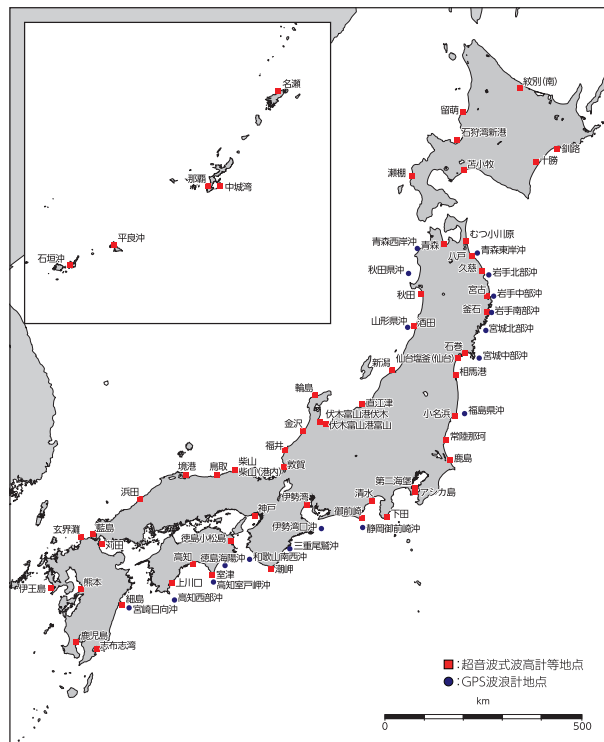
海の情報網「ナウファス」

ナウファス(全国港湾海洋波浪情報網：NOWPHAS：Nationwide Ocean Wave information network for Ports and Harbour S)は、国土交通省港湾局、各地方整備局・北海道開発局、沖縄総合事務局、国土技術政策総合研究所および港湾空港技術研究所の相互協力のもとに構築・運営されている我が国沿岸の波浪情報網です。

令和3年1月時点で、78観測地点において波浪の定常観測を実施しています。港湾空港技術研究所は、昭和45年以降継続して、ナウファス波浪観測データの集中処理・解析を担っています。

ナウファス波浪観測情報は、気象庁による波浪予報に活用され海の安全に貢献するとともに、蓄積された長期間のデータの統計解析を通じて、港湾、海岸、空港事業の計画、調査・設計・施工をはじめとした沿岸域の開発・利用・防災に、幅広く活用されています。

ナウファスHPにおいて、一般の方々もGPS波浪計の観測情報をリアルタイムで確認することができます。

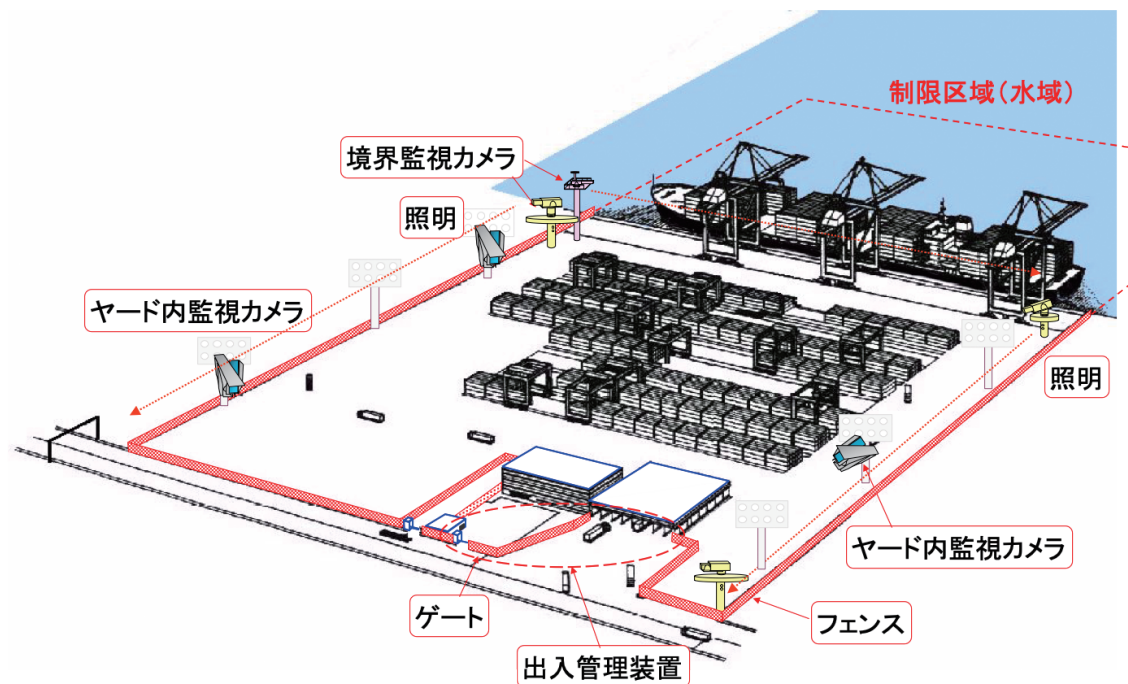


ナウファス(全国港湾海洋波浪情報網)の全国観測地点 令和3年時点



港湾における保安対策

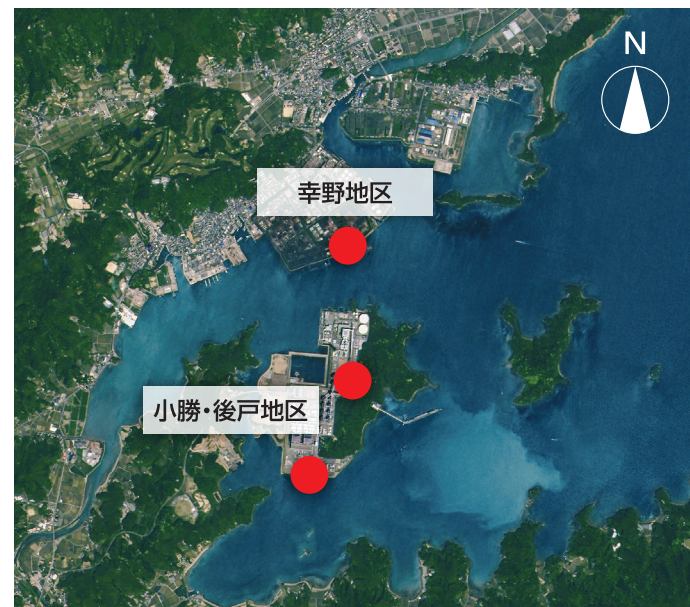
平成13年(2001年) 米国同時多発テロ事件の発生を契機に、IMO(国際海事機関)において国際条約(SOLAS条約(海上人命安全条約))が平成16年(2004年)7月に改正され、港や船の保安対策を強化することが義務づけられました。徳島小松島港と橘港の国際埠頭施設にはフェンス・照明等が設置されており、関係機関の連携による港湾保安対策をそれぞれ実施しています。



■ 徳島小松島港・橘港における保安対策 実施箇所



徳島小松島港 5箇所



橘港 3箇所

■ 港湾保安対策強化に向けて

より一層の安心安全な港湾施設の保安対策を進めるため、毎年、国際埠頭施設の立入検査を実施しています。

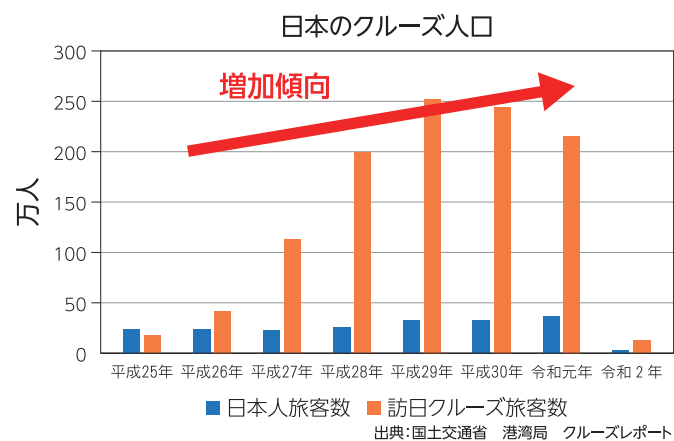


徳島小松島港に寄港するクルーズ船

近年、アジアを始め世界のクルーズ人口※が増加しています。令和元年の日本人のクルーズ人口は約35.7万人となり、3年連続(平成29年～令和元年)で30万人を超え、過去最多を更新しています。また、訪日クルーズ旅客数は3年連続(平成29年～令和元年)で200万人を突破しています。

徳島県内では、大型、小型等船形を問わず様々な大きさのクルーズ船が徳島小松島港の各地区の岸壁に寄港しています。特に、8月中旬の阿波踊りシーズンを中心に徳島小松島港にクルーズ船が寄港しており、クルーズ船の寄港は地域の活性化に繋がっています。

※クルーズ人口・・・外航クルーズ又は国内クルーズを利用した乗客数の合計



クルーズ船寄港時の岸壁の様子



MSCスプレディダ
赤石地区(水深13m岸壁)



ロストラル
沖洲(外)地区(水深7.5m岸壁)



にっぽん丸
本港地区(水深9m岸壁)



●:クルーズ船寄港地



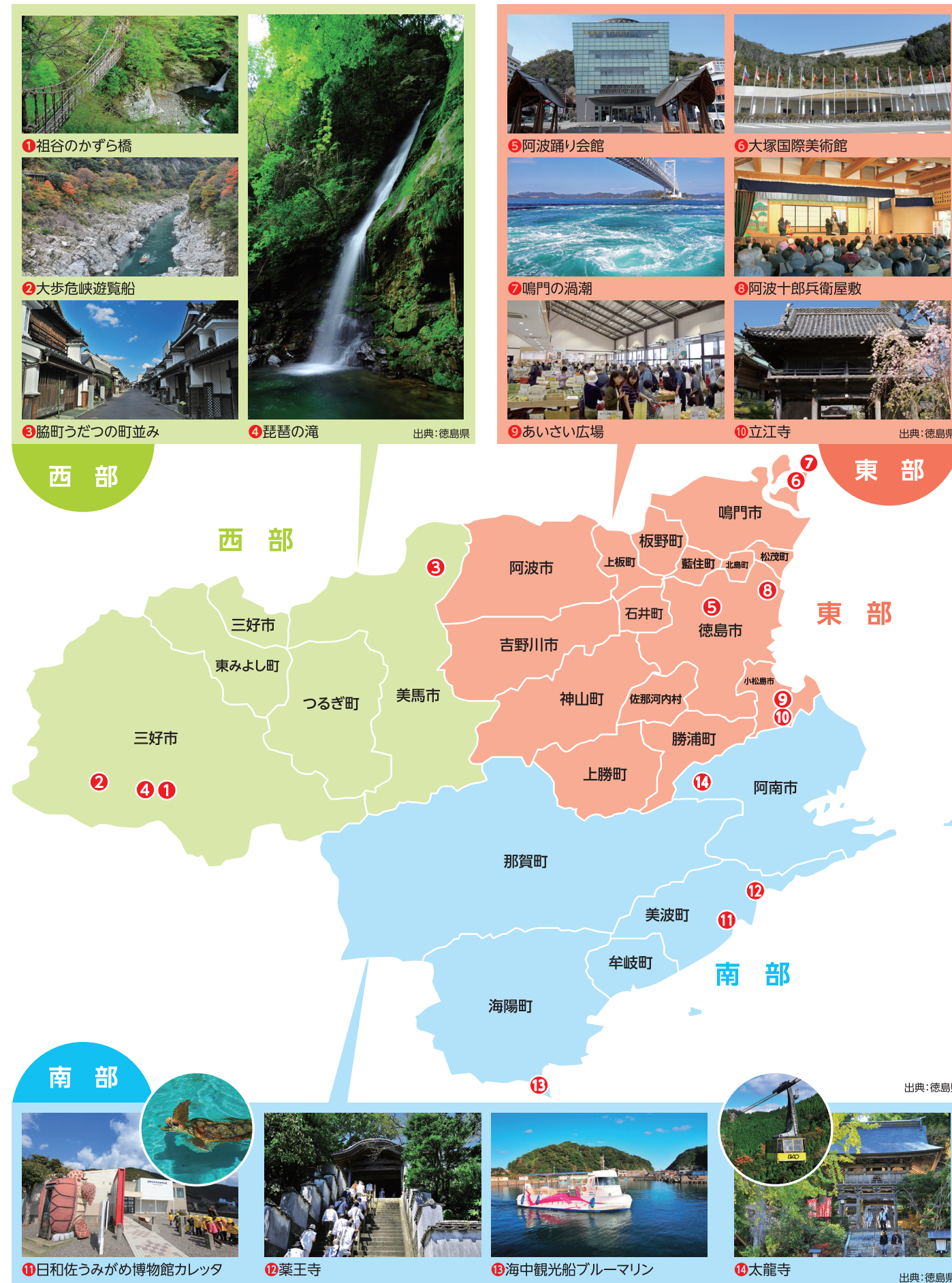
飛鳥II
金磯地区(水深11m岸壁)



ゴールデンプリンセス
赤石地区(水深13m岸壁)

徳島県内観光名所

徳島県は東部、南部、西部の3エリアに個性豊かな観光名所がたくさんあります。徳島県にクルーズ船が寄港した際は、これらの観光名所のツアーが組まれ、クルーズ観光客に徳島県内の魅力を存分に体感してもらっています。



みなとオアシス

■ みなとオアシスとは

地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するための制度で、平成15年に中国・四国地方整備局が創設しました。

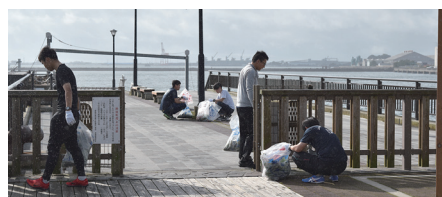
■ 概要

「小松島みなと交流センターkocolo」(旧南海フェリーターミナルビル)を中心としたみなとオアシスです。
Kocoloの2階は、フリースペースとして各種講座や会議等に利用されるほか、学生を中心とした若者と地元企業との交流スペースが令和元年11月に設置されるなど、多くの人々が港に集まる地域の憩いの場となっています。
周辺には小松島の海を一望できるウッドデッキ、アスレチック遊具や芝生を備えた公園があり、週末は多くの家族連れで賑わっています。
また「みなとマルシェ」を始めとしたイベント、コンサート、ヒーローショー、みなとオアシス周辺の清掃活動など、年間を通して多くの賑わいが創出されています。

■ みなとオアシス周辺施設



イベントの様子
(上から、ビジターハーバーフェスティバル、
小松島みなとフェスティバル、みなとマルシェ)



徳島小松島港本港地区清掃活動



交流スペース Kocolo
勉強、仕事、セミナーやワークショップを
通じて様々な人が交流できるオープンスペース。

○インフォメーション

小松島市 産業振興部 商工観光課 電話:0885-32-3809

○交通アクセス

鳴門ICより車で約40分：徳島ICより車で約30分
JR徳島駅より車で20分：JR南小松島駅より徒歩10分

リフレッシュ瀬戸内

リフレッシュ瀬戸内とは、瀬戸内海近辺の沿岸自治体と国土交通省地方機関から構成される「瀬戸内・海之路ネットワーク協議会」が主体的に行っている海岸清掃活動のことです。徳島県内では、毎年5月～7月上旬にかけて、鳴門市、松茂町、徳島市、小松島市、阿南市の海岸で行われており、当事務所と事務所が所有する海洋環境整備船「みずき」も、毎年活動に参加しております。



清掃活動の様子(令和元年7月徳島市小松海岸)



海洋環境整備船「みずき」も参加
(令和元年6月小松島市横須海岸)



清掃活動の様子
(平成30年5月鳴門市竜宮の磯)

出前講座・現場見学会

当事務所では、海と空の「みなと」のこと、また当事務所の仕事について広く皆さんに知って頂くために、出前講座(港湾、海岸、空港整備、海洋環境、防災等)を実施しているほか、徳島の港を海から学ぶことができる「みなと見学会」や、港湾工事の現場を間近で見ることができる「現場見学会」を実施しています。講座等の内容をご要望に応じて幅広く対応することが可能です。

出前講座や見学会についてのお問合せや実施・参加をご希望される方は、当事務所企画調整課までご連絡をお願いします。

詳細は事務所HP(P.45にQRコードを掲載)でも紹介しています。是非ご覧ください!

■ 過去、出前講座実績



フェリーを見学



港の未来や職員の仕事について説明



港の役割や重要性、当事務所の仕事を
紹介する「出前講座」

みなと見学会、所有船舶の一般公開

当事務所では、クルーズ船寄港時や港近くで行われるイベント等、様々な機会を捕まえ、港湾業務艇「ひのみね」に乗り、海上から徳島県内の港や施設を紹介する「みなと見学会」の開催や、「みずき」の一般公開、事務所の仕事を紹介したパネルの展示をしています。

開催情報は当事務所のホームページに掲載しておりますので、興味のある方は是非ご覧ください。



港湾業務艇「ひのみね」



徳島の港を海から学ぶ「みなと見学会」。
巨大なクルーズ船の規模を体感!



「みずき」による海面漂流物回収の実演



職員からの メッセージ



総務課 総務係長 田中 理恵



工務課 工務係長 江崎 圭祐

現在の仕事

私の所属している総務係は、事務所の窓口として、職員の人事や給与・福利厚生をはじめ、庁舎や宿舍などの管理など、大切な仕事からささいな雑用まで、多岐にわたる業務を行っています。

主に事務所のお世話役のような立場なので、所内でのコミュニケーションを大切に、同じ職場で働く職員さんたちが仕事しやすい環境になればいいなと思い意識するようにしています。

そんな私も家に帰れば、小学生の子供を抱えるお母さん！家に帰宅するとホッとする暇もなく、夕ご飯やお風呂の用意でバタバタですが、「今日も1日頑張った！」というやりきった感のおかげで毎日快眠です。

育児と仕事の両立は時間的な余裕がなく大変な面もありますが、特別休暇や育児短時間勤務など必要な制度は整っているので小さい子を育てながらでも安心して働ける職場環境だと思います。

メッセージ

四国地方整備局の仕事は人々の生活に大きな関わりをもっています。自分の携わったことが「地図に残る仕事」として実感できるのはなによりの魅力かもしれません。

男性が多いイメージがあるかもしれませんが、最近では事務官、技官ともに女性職員の採用が増えてきています。比較的人数の多い省庁なので、いい出会いや経験がたくさんあると思いますよ！

フレッシュな皆さんと、四国のまちづくりのために一緒に仕事できることを心待ちにしています。

現在の仕事

私は現在、徳島県内の港湾・空港における、事業検討や方針整理などの対応をしています。

地元住民や利用者からのニーズに対応し、徳島県の競争力を高めていくことが私の使命であると感じています。

そんな私は感化されやすい性格で、これまでフットサルやロードバイクに熱中したりしていましたが、当事務所にはバスケットボール経験者が多く、最近ではそちらに興味湧いてきて、ついにボールを購入しました。

今は子供と散歩をしながらドリブルをする程度ですが、いつか事務所職員みんなですればいいなと思っています。

メッセージ

入省してから様々なことに取り組んできましたが、学校で学んだことや経験したことが生きてくる職場だと感じております。また、数年ごとに勤務地や職務内容が変わりますので、多種多様な経験が得意分野に気づくこともあります。

現場の技術的な課題等については、想定外や不測の事態が頻発することもあり、対応力が求められますが、これは先輩方から学んで身に付けていくことができますので、意欲的に職務に取り組める方をお待ちしております！

事務所職員の一日常



平成30年度入省
総務課

橋本 優未

私は事務系職員として入省しましたが、入省後2年間は高松の本局で、港湾管理者（自治体）が実施する港湾事業の補助金や交付金など予算に関わる業務を担当し、現在は事務所で、契約関係を担当しています。

一言で「事務」といっても様々な仕事があり、異動の際は仕事内容が全く異なるため少し不安でしたが、上司のサポートもあり、今は様々な経験ができてよかったと感じています。



出勤 8:00

時差出勤制度を利用して、8:00に出勤しています。また事務所までは、電車で通勤しています。駅から事務所までは約10分ですが、事務所周辺の様子も分かり、毎日いい運動になるため気に入っています。出勤後はまずメールとスケジュールの確認を行い、当日の業務内容を確認します。



午前 8:00～12:00

事務所で発注する業務を適切に進めていくため、契約面でサポートします。業者さんに見積書を依頼したり、業者さんから提出いただいた見積書の内容について確認。民間の方とのやりとりが多いため、失礼のないよう、丁寧な対応を心がけています。



昼休み 12:00～13:00

今日のお昼は事務所の若手職員でランチに行きました。おしゃれなお店でおいしいパスタを食べて、いいリフレッシュになりました！午後からも頑張ります！



午後 13:00～16:45

分からないことはすぐに上司に相談。契約業務は今まで担当したことがなく、最初は不安でしたが、みなさん優しく丁寧に教えてくださるので、安心して仕事に取り組みます。



退庁 16:45

今日も一日お疲れ様でした！帰宅後は料理をしたり映画を観たり、日々リフレッシュしています！



令和3年度入省
企画調整課 地域振興係員

高橋 陽大

私の所属する企画調整課の仕事は、徳島県の地域経済の更なる発展を目指した新たな港湾施設の整備や構想の検討、地域活性化のための地域連携、そのほか事務所が取り組む港湾事業のPR活動など、多岐にわたります。

私は採用1年目ということもあり、学生時代と比較して環境が大きく変わって不安だったのですが、広報関係の仕事を中心に多くの携わり、多くのことを学びました。



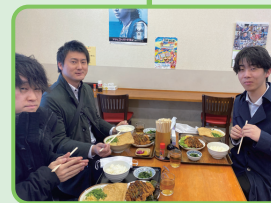
出勤 8:15

朝は職場の近くの住居から車で通勤しています。また、最近では在宅でのテレワークも増えてきています。



午前 8:30～12:00

今日は、ドローンを活用して港を撮影します。撮影した写真は事務所で取り組んでいる事業や港そのものの重要性や魅力をPRするため、パンフレットや広報誌に掲載する目的で使用する予定です。業者と相談してよりわかりやすいパンフレットになるように繰り返し打合せを行います！



昼休み 12:00～13:00

昼には「うどん」をよく食べに行きます。職場の近くにお店があるので、香川県出身の私にはありがたいです。午後の活力を養うため、お昼はゆっくり過ごしています。



午後 13:00～18:00

今後の徳島の港について、現地で確認した課題や発見を構想案に盛り込むために、契約業者と議論します。最近はWEB会議も多くなり、議論もしやすくなりました。まだまだ分からないところが多くありますが、話をしっかり聞いて、また自分の意見も言えるように心がけています。



退庁 18:30

今日の業務は終了。明日以降の仕事について上司と相談してから退庁します。次の日からも頑張るために、退庁後はプライベートを楽しむようにしています。週末は大好きな野球の試合を観戦します！

情報発信

私たち小松島港湾・空港整備事務所は、徳島県の海と空の「みなと」の整備などに取り組んでいます。より安全で便利な、そして地域の発展に役立つ高い機能を備えた「みなと」を造っていくためには、できるだけ多くの皆さんの声を聞き、これからの事業に反映させていくことが重要だと考えています。皆さんからのご意見やアイデアをいただくためには、広くかつ深くお知らせしていく「情報発信」が欠かせません。そこで、広報誌「あわみなと通信」、公式ウェブサイトの公開などといった様々な手法を組み合わせ、効率よく情報発信していきます。また「みなと」を舞台にしたイベントも積極的に企画・参加していきます。

私たちの事務所や取り組む事業についてより多くの皆さんにご関心を持っていただくことを願っております。



あわ みなと通信

広報誌

楽しみながら読める広報誌

旧広報誌「あるでないでこまつしま」を、平成17年春に刷新。できるだけ多くの方に、私たちの事務所の仕事を分かりやすくお伝えすることをコンセプトに事務所のマスコットキャラクター「こまぼん」が、講師となって「みなと」に関する情報を分かりやすく解説する「なるほど!みなと講座」、業務の概要をシリーズでお伝えしていく「みなとインフォメーション」など、広報誌の骨格となるコーナーをはじめ、さまざまな情報を満載しています。ぜひ、手に取っていただければと思います。



ホームページ・公式ウェブサイト



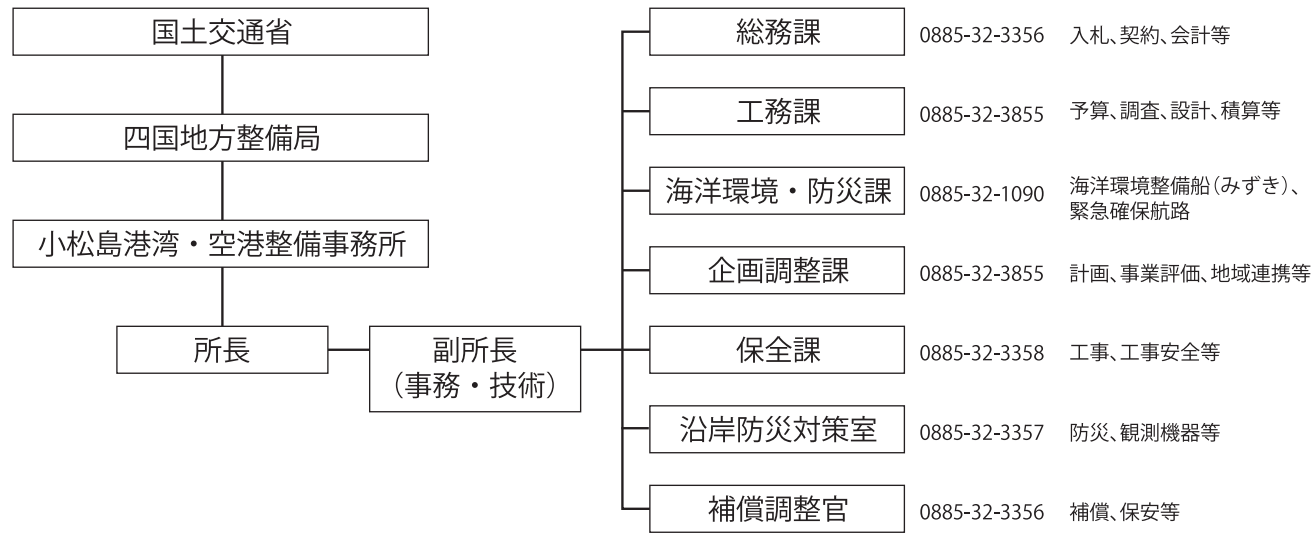
小松島港湾・
空港整備事務所HP
QRコード

●一方通行でない情報のカタチ

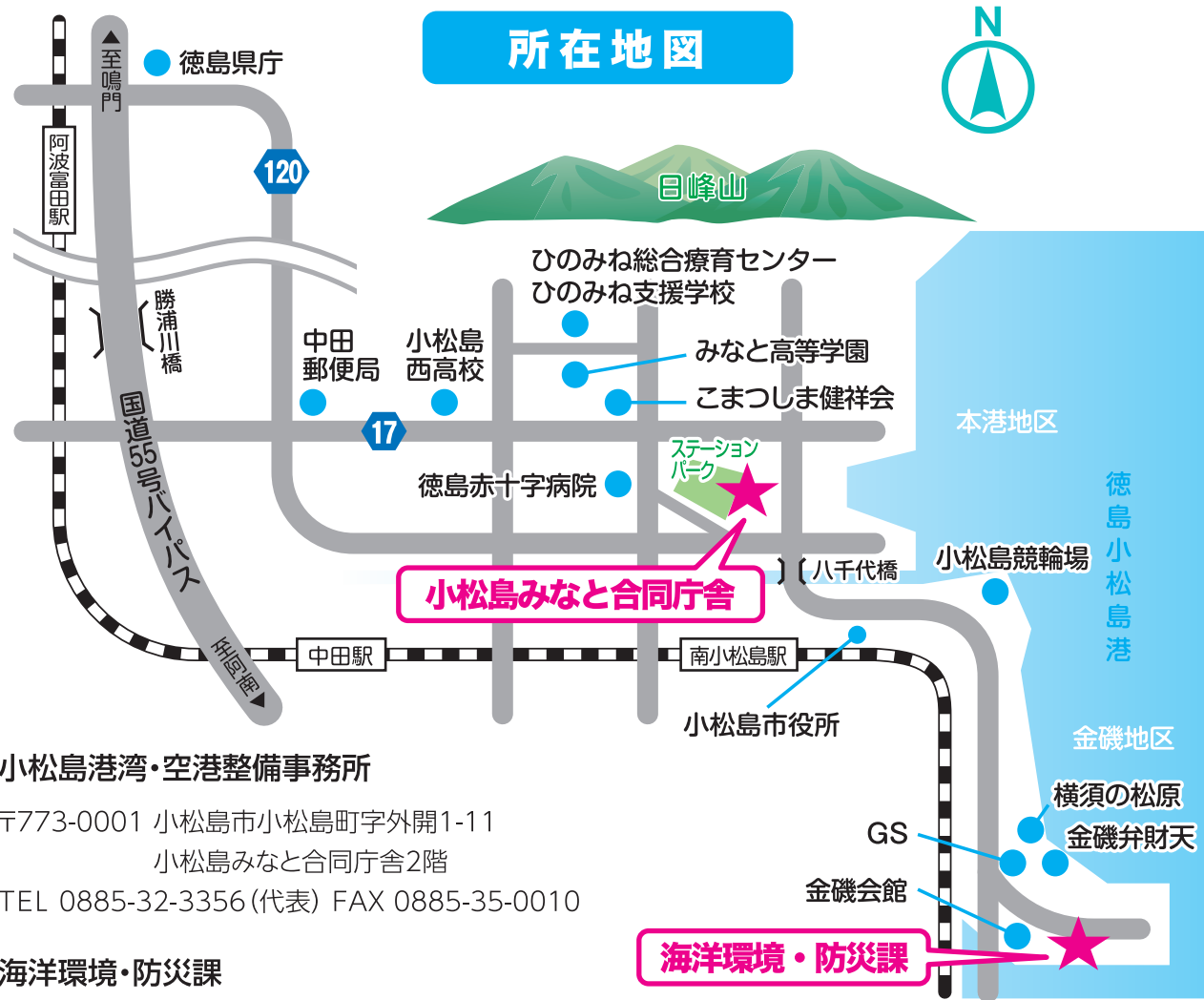
www.pa.skr.mlit.go.jp/komatsushima/

私たちの事務所では、専用のホームページを開設しております。広く一般の皆さんに、必要な情報をしかも早くご提供することを目的に制作しております。広報誌や本業務概要パンフレットでは、紙幅という制限があり、盛り込めなかった情報についても、しっかりとお伝えしてまいります。もちろん、ホームページをご覧いただくにあたって情報の正確さはもちろんのこと、今後見やすさ、親しみやすさをより一層追求し、コンテンツの見直しを図っていきます。また、皆さんのご意見・ご感想などもホームページを通してお送りいただくこともできます。ぜひ、ホームページをご覧いただきたいと思います。

組織図



所在地図



小松島港湾・空港整備事務所

〒773-0001 小松島市小松島町字外開1-11
小松島みなと合同庁舎2階
TEL 0885-32-3356 (代表) FAX 0885-35-0010

海洋環境・防災課

〒773-0007 小松島市金磯町3-52
TEL 0885-32-1090 FAX 0885-32-1125

クイズの答え

- Q1 ガントリークレーン(P10)
解説: 徳島県内には、高さ約30mのガントリークレーンが徳島小松島港に1基設置されています。
- Q2 みずきの名前の由来は、「水がきれいになってほしい」との願いが込められています。(P30)