徳島小松島港中期構想・活性化検討委員会　資料

四国地方整備局　小松島港湾・空港整備事務所
徳島県　運輸政策課

平成30年9月26日（水）

目次

徳島小松島港中期構想・活性化検討委員会の設立趣旨等　・・・　１

徳島小松島港をとりまく状況の変化　・・・　５

徳島小松島港における物流の現状　・・・１５

徳島小松島港における検討課題（案）　・・・２６

「徳島小松島港中期構想・活性化検討委員会」の設立趣旨等

徳島小松島港　中期構想･活性化検討委員会　設立趣旨

■委員会設置の背景

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。

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の整備。

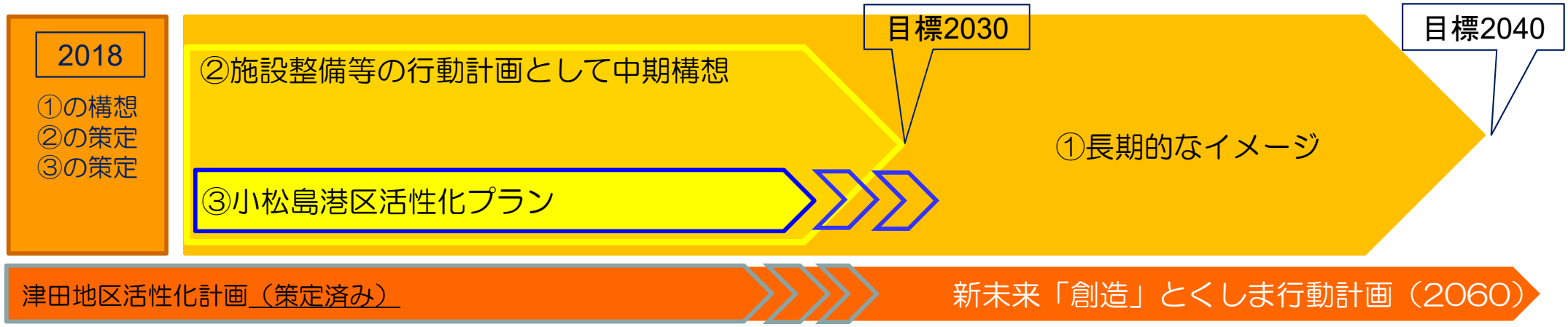
津田地区では、徳島県において津田地区活性化計画を平成28年3月に策定。

■設置目的

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長期的なイメージに至るまでの中期的(概ね10年程度)な計画として中期構想案(施設整備や協働調査といった行動計画を伴う)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。



徳島小松島港　中期構想･活性化検討委員会　委員会、WG、勉強会構成

中期構想・活性化検討委員会

（事務局）国・徳島県

＜検討内容＞

・長期イメージ

・中期構想の策定

・施設整備を踏まえた具体的な行動計画の策定

＜組織＞

・徳島大学教授、助教、阿南高専准教授

・港湾関連団体（港振興協会、商工会等）

・行政（国、県、徳島市、小松島市）

＜委員会＞

◎第1回委員会【公開】（9/26開催）

（1）徳島小松島港中期構想・活性化委員会の設立趣旨等

（2）徳島小松島港をとりまく状況の変化

（3）徳島小松島港における物流の現状

（4）徳島小松島港における検討課題

（5）徳島小松島港の中・長期的なあり方について意見交換

◎第2回委員会【公開】（12/中旬頃予定）

・小松島港区活性化プラン（案）

・長期的イメージ（案）

・中期構想（案）※行動計画含む

資料の取りまとめ　→　公表

ワーキンググループ

（事務局）徳島県・小松島市

・小松島港区関係者

・小松島市関係有識者　等

○第1回WG（10/下旬頃予定）

・小松島港区の現状と
　港からの活性化に向けた課題整理

○第2回WG（11/中旬頃予定）

・小松島港区活性化プランの検討

・素案の作成

勉強会

（事務局）

委員会関連：国・徳島県

WG関連：徳島県・小松島市

・テーマに関するアドバイザー　等

・輸送手段、クルーズルート等決定者

・好事例、失敗学

○第1回勉強会（ 9/26開催）

テーマ：港湾物流

○第2回勉強会（10/下旬頃予定）

テーマ：クルーズ振興、農林水産品輸出

○第3回勉強会（11/中旬頃予定）

テーマ：みなとまちの賑わい

○第4回勉強会（12/中旬頃予定）

テーマ：海とのつながり（エネルギー、防災）

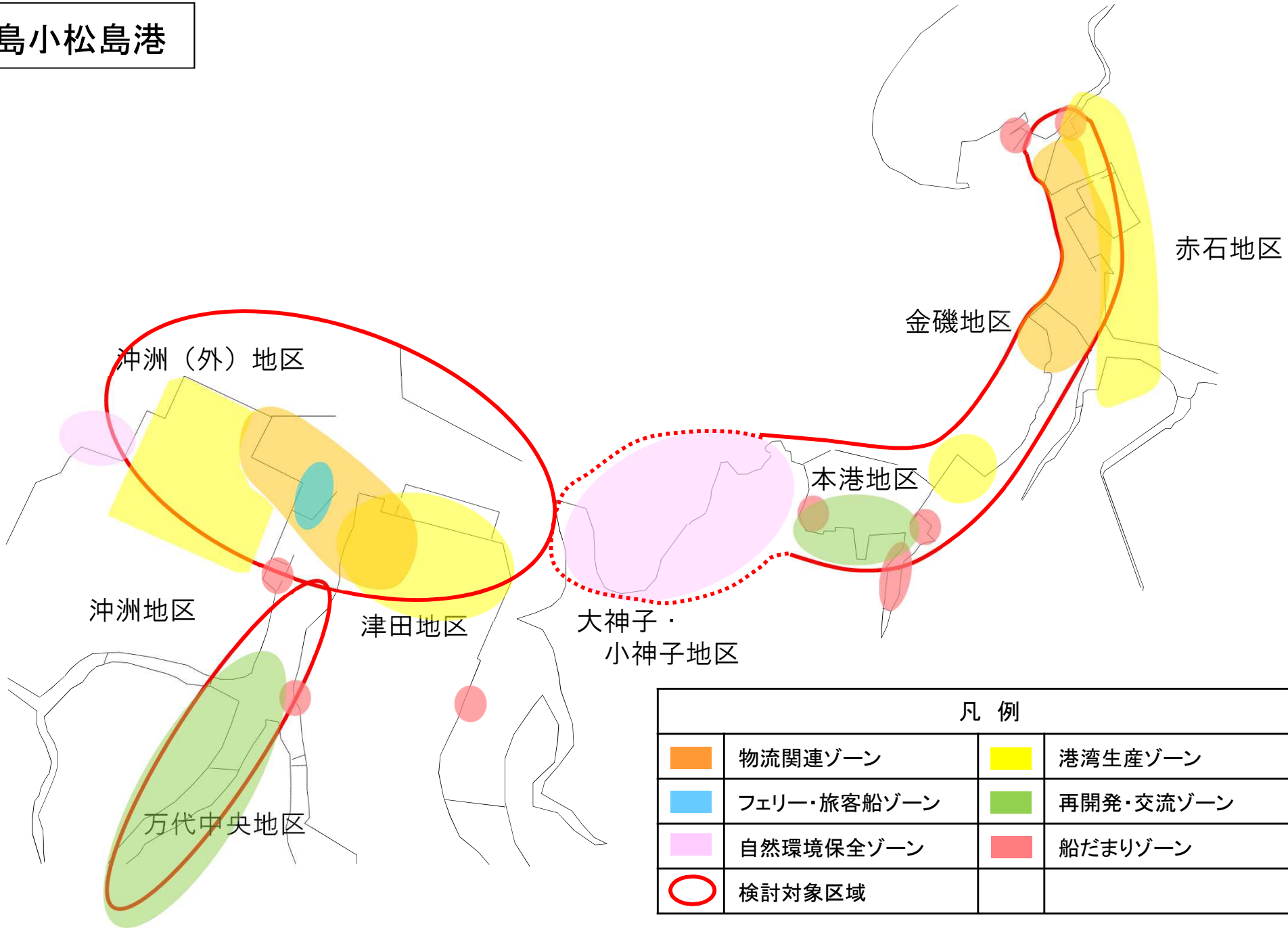
徳島小松島港　中期構想･活性化検討委員会　委員構成

■委員会の構成員

学識	○徳島大学　山中英生　教授 ○徳島大学　尾野　薫　助教 ○阿南工業高等専門学校　加藤研二　准教授
港湾関連	○一般社団法人　徳島県トラック協会　会長 ○徳島県商工会議所連合会　会長 ○徳島小松島港振興協会　会長 ○徳島小松島港運協会　会長 ○徳島県木材協同組合連合会　理事長 ○徳島県内航海運組合　理事長 ○小松島商工会議所　会頭 ○一般財団法人　徳島県観光協会　理事長
行政	○四国運輸局交通政策部 部長 ○徳島県 政策監補 ○四国地方整備局港湾空港部 部長 ○四国地方整備局小松島港湾・空港整備事務所 所長 ○小松島市産業建設部 部長 ○徳島市都市整備部 部長
事務局	○四国地方整備局小松島港湾・空港整備事務所 ○徳島県県土整備部運輸政策課
荷主等	○企業系 ○木材系 ○農産、水産物系

徳島小松島港　中期構想・活性化検討委員会　検討対象区域

徳島小松島港

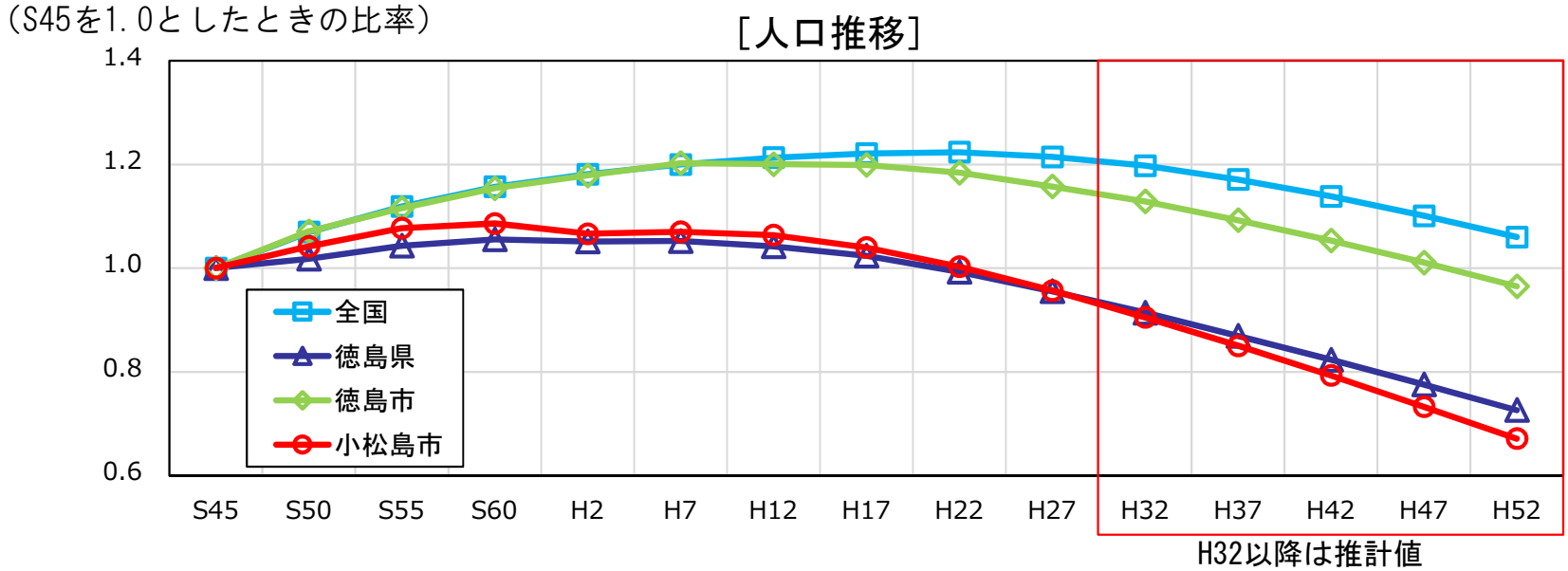


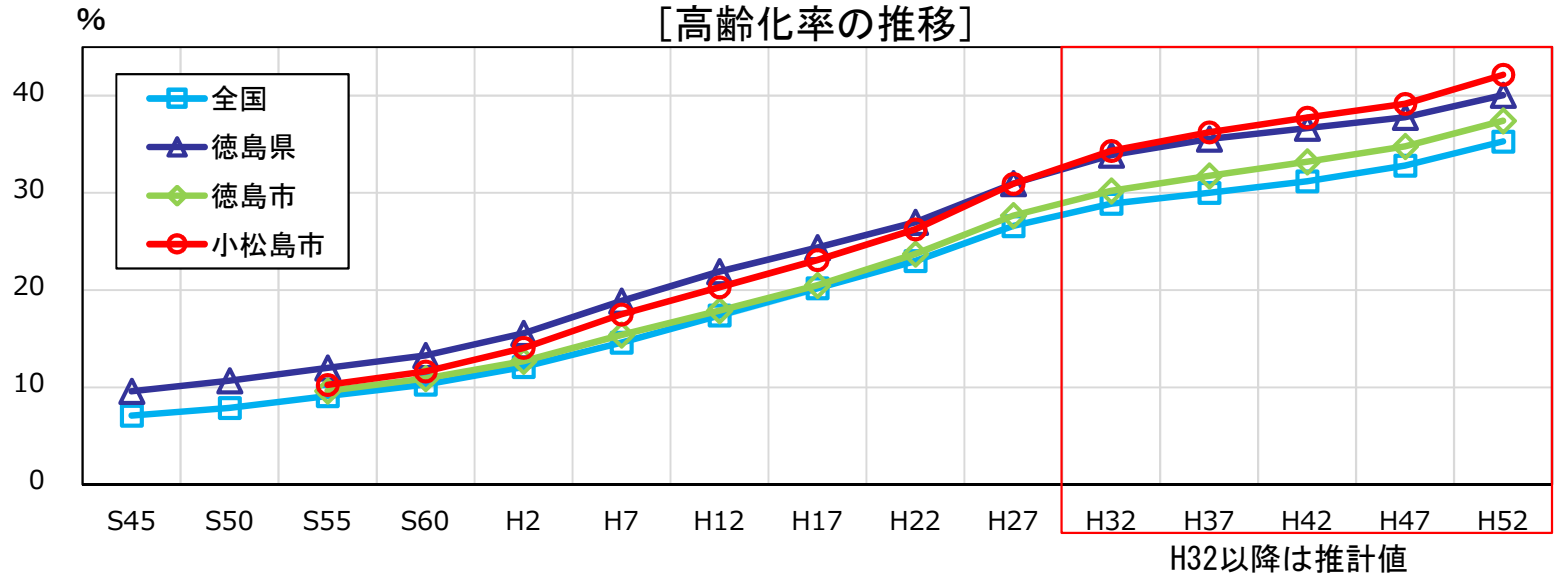
凡　例			
	物流関連ゾーン		港湾生産ゾーン
	フェリー・旅客船ゾーン		再開発・交流ゾーン
	自然環境保全ゾーン		船だまりゾーン
	検討対象区域		

徳島小松島港をとりまく状況の変化

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る。ただし、徳島市は比較的、全国の動向に近い。





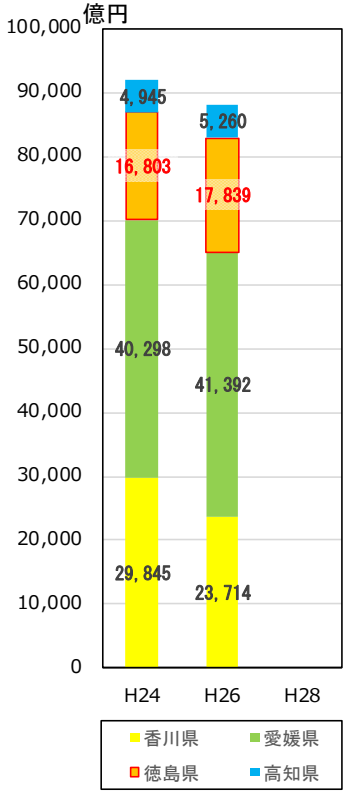
出典：総務省統計局国勢調査、『日本の地域別将来推計人口』 国立社会保障・人口問題研究所

製造品出荷額及び貿易額の減少

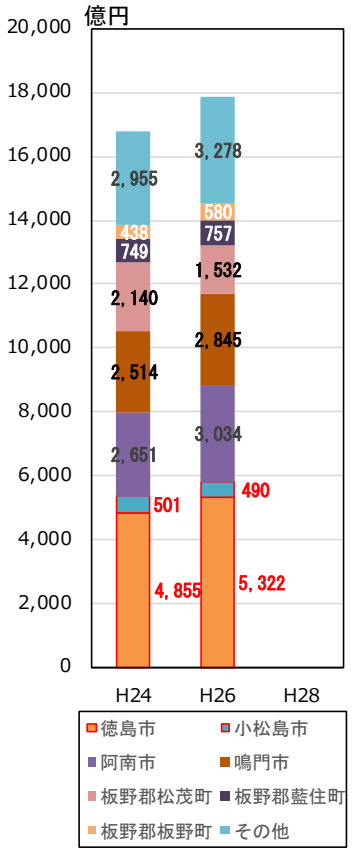
○徳島県の製造品出荷額は増加しており、特に徳島市・阿南市・鳴門市において増加しているが、徳島県（徳島小松島港）の輸出入額は減少している。

［製造品出荷額の推移］

〈四国４県〉



〈徳島県〉

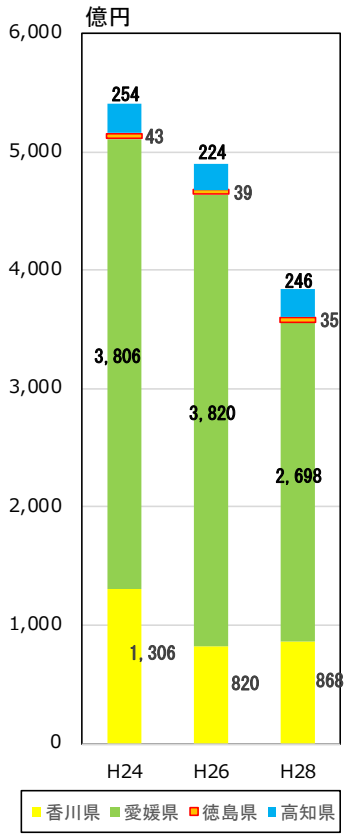


※平成28年の製造品出荷額は未公表

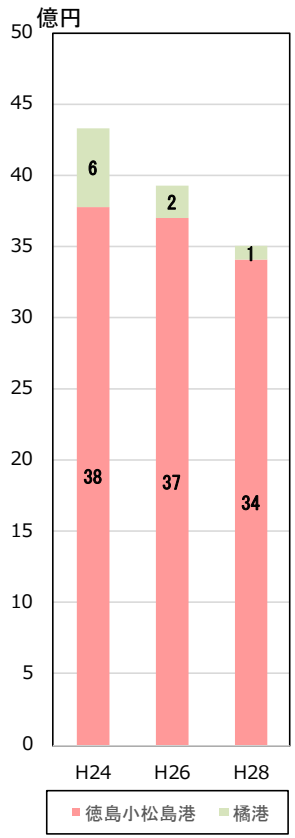
［貿易額の推移］

［輸出］

〈四国４県〉



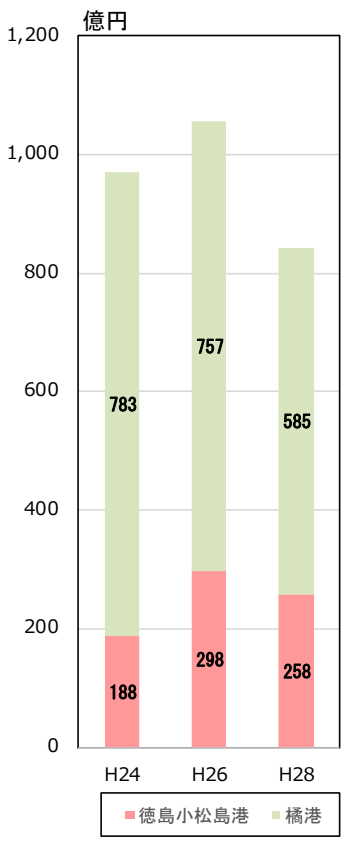
〈徳島県〉



［輸入］

〈四国４県〉

〈徳島県〉

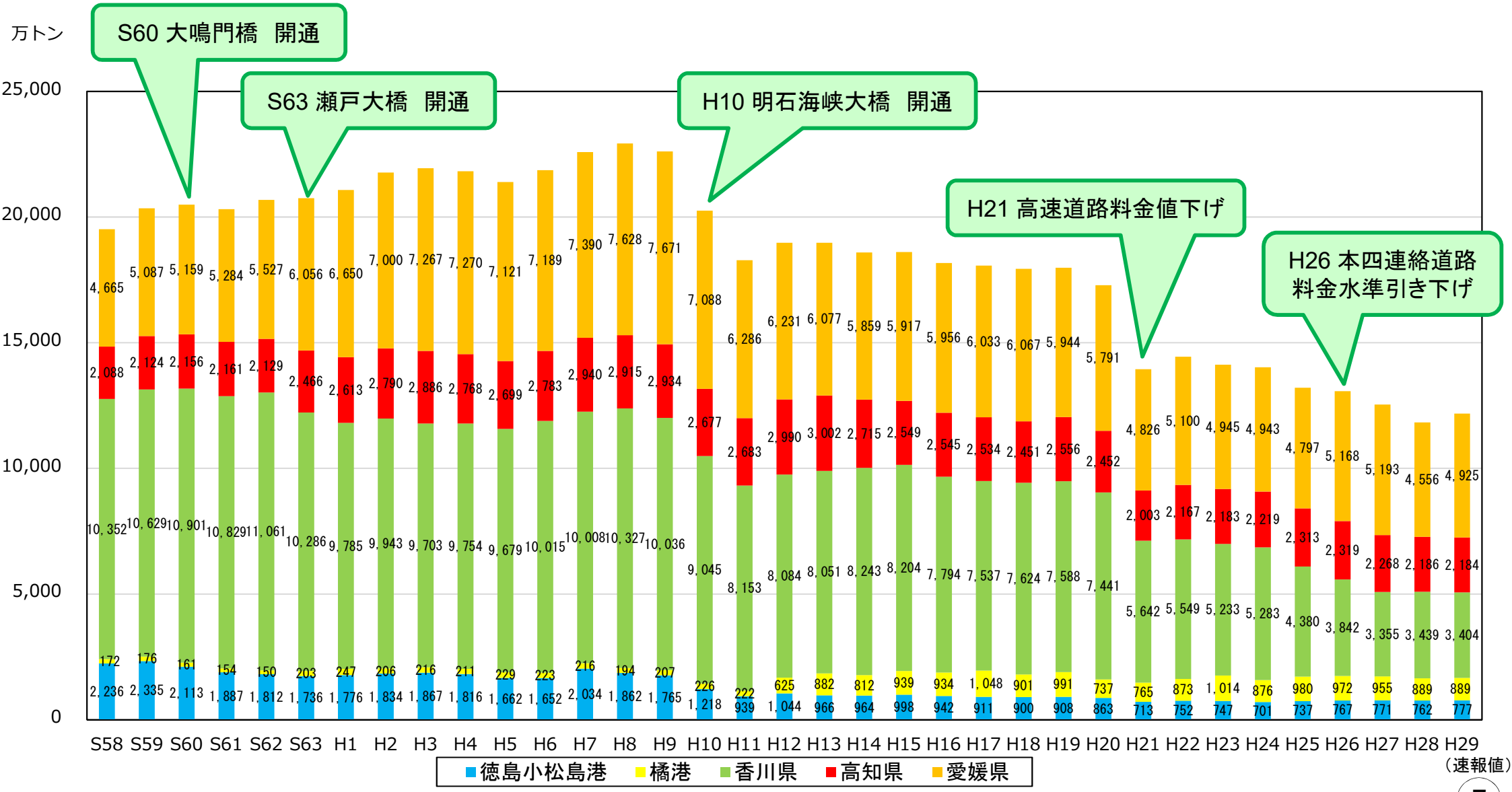


※出典：工業統計（経済産業省）、貿易統計（積卸港別貿易額表）

海上取扱貨物量の減少

○四国内重要港湾の貨物量が減少傾向にある中、徳島小松島港の貨物量が大きく減少している。

［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）］



（速報値）

（※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量）

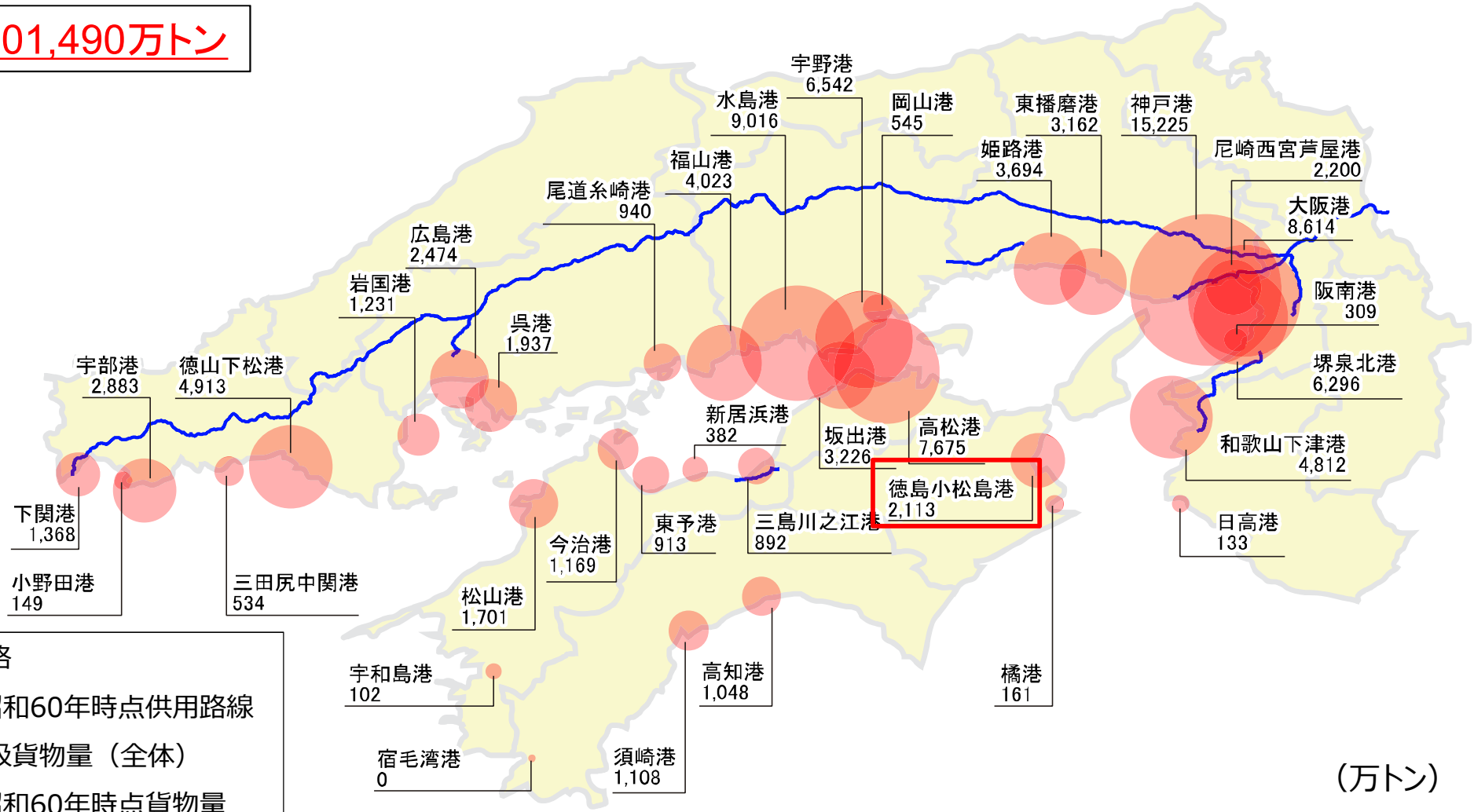
出典：港湾統計、四国地方整備局調べ

瀬戸内海地域における海上取扱貨物量の比較（昭和60年時点）

○昭和60年時点において、四国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・神戸港を中心に高い。

［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）（昭和60年時点）］

合計 101,490万トン



高速道路

昭和60年時点供用路線

港湾取扱貨物量（全体）

昭和60年時点貨物量

※円の大きさは貨物量の多さを表す

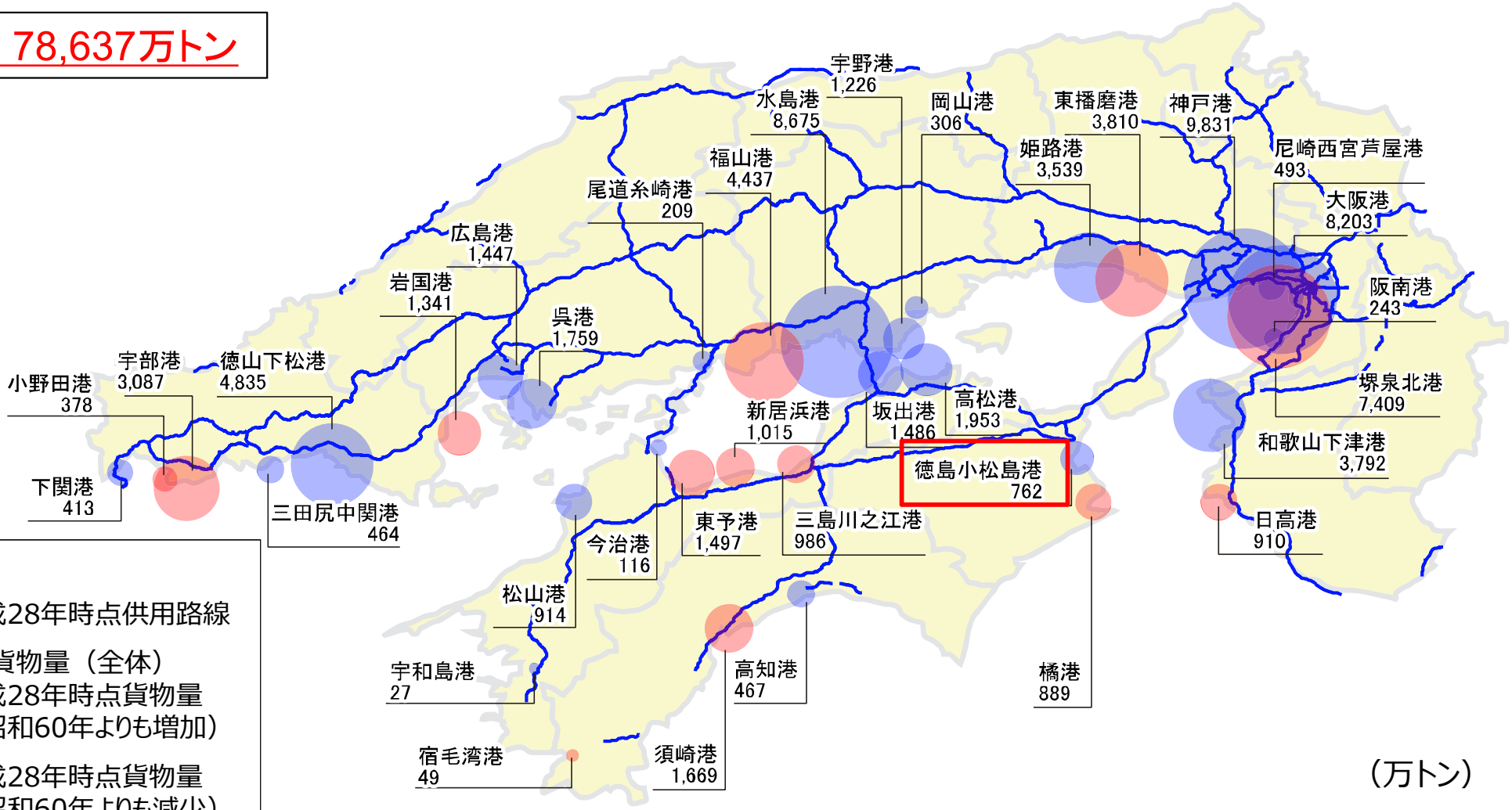
出典：各年港湾統計 年報

瀬戸内海地域における海上取扱貨物量の比較（平成28年時点）

○大鳴門橋（S60年）、明石海峡大橋（H10年）の開通後、瀬戸内海周辺の港湾では貨物量が減少傾向。特に、徳島小松島港の貨物量は大きく減少している。

［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）（平成28年時点）］

合計 78,637万トン

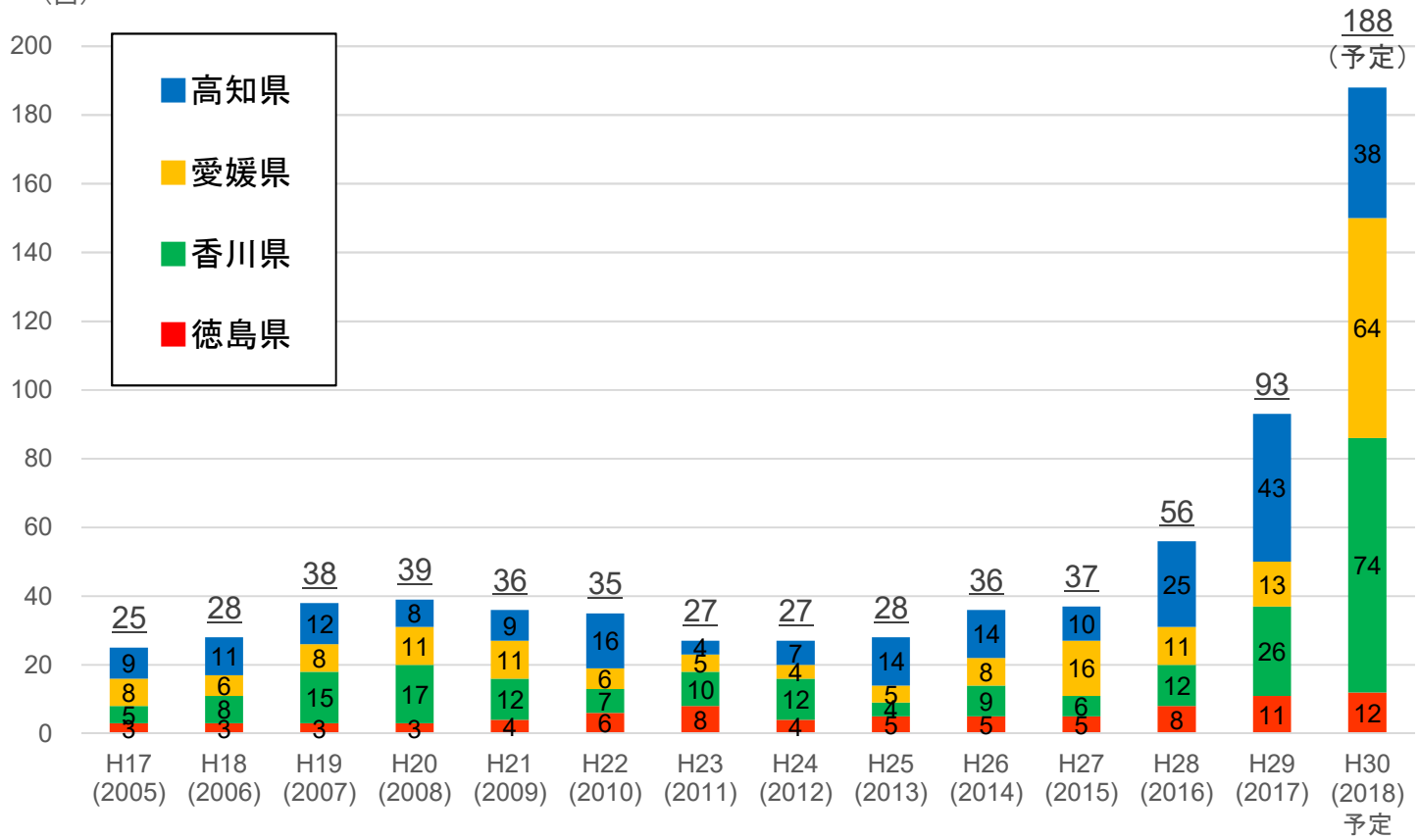


出典：各年港湾統計 年報

四国におけるクルーズ船寄港の急増

○四国の港湾においてクルーズ船の寄港が急増。平成29年は過去最高の93回（前年比1.66倍）。また、平成30年は188回（※）を予定。（※）平成30年9月１日現在
○クルーズ船による訪日乗降客も急増しており、平成29年は約95,700人（前年比17.2倍）。

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）



2018.3.10「にっぽん丸」寄港阿波踊りでお見送り

2018.4.4「マジェスティック・プリンセス」寄港花見ツアーの様子

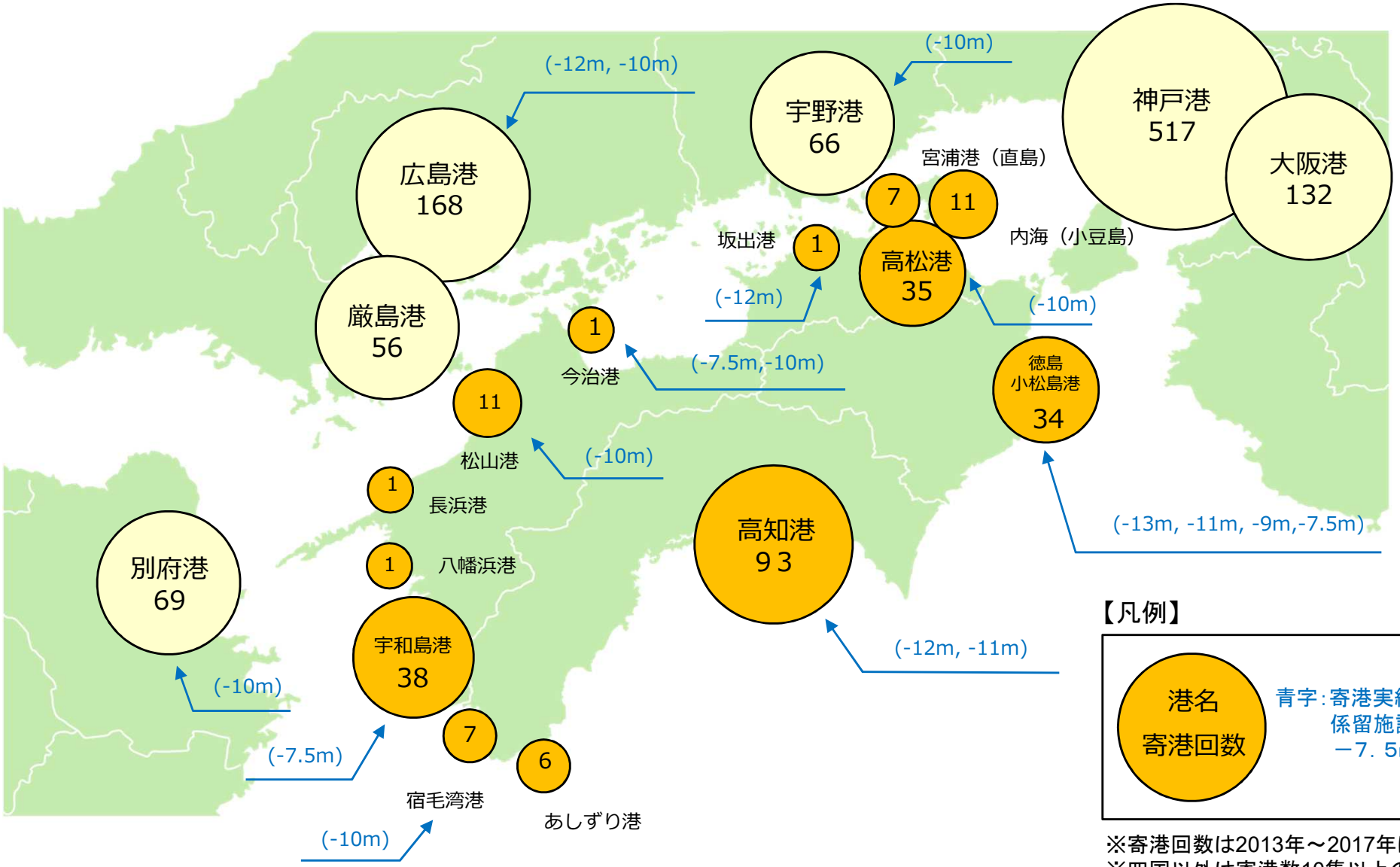
クルーズ船により四国を訪れた訪日乗降客数（推計）

		2015年（実績）	2016年（実績）	2017年（実績）
外国人旅客数（人）	四国　計 （前年比）	約4,600	約55,700	約95,700 （1.72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。

四国・瀬戸内海地域におけるクルーズ船の寄港実績（2013年～2017年）

○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。
○背後に多数の観光資源を有しているにも関わらず、瀬戸内海沿岸の他港や太平洋側の港湾と比較して、クルーズ船の寄港回数が少ない状況。



【凡例】

港名
寄港回数

青字：寄港実績のある係留施設の水深－7．5m以上

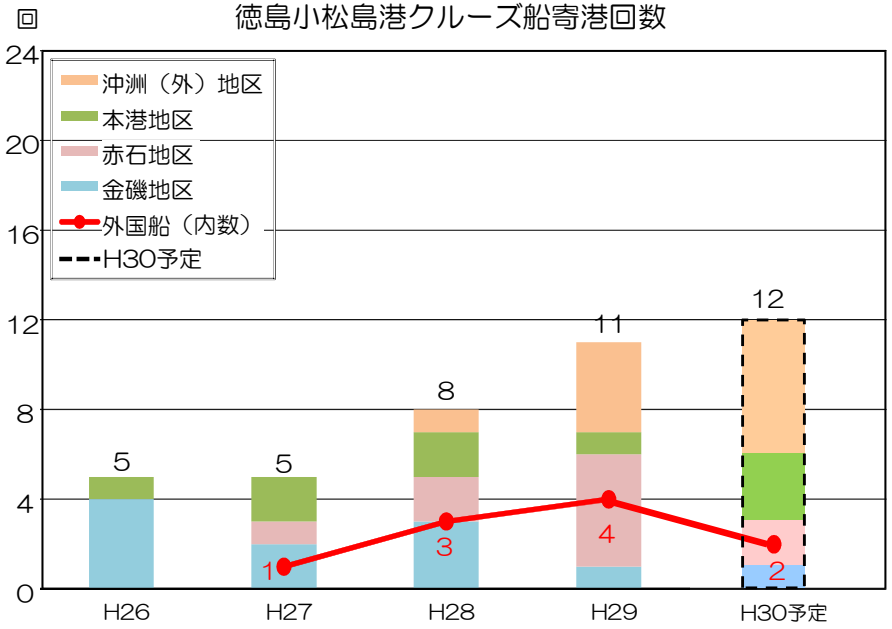
※寄港回数は2013年～2017年について集計
※四国以外は寄港数10隻以上の港のみを表記

徳島小松島港におけるクルーズ船寄港回数・旅客者数

○徳島小松島港における平成29年のクルーズ船寄港数11隻と平成27年と比べ大幅に増加。
○平成29年のクルーズ船による来県者数が10,000人を突破し、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。
○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」、「ぱしふぃっく・びいなす」、「にっぽん丸」が継続して寄港。
○外航クルーズ船は赤石地区を中心に寄港しており、平成27、28年に大型クルーズ船（12万トン級のダイヤモンド・プリンセス、ゴールデン・プリンセス）が寄港。平成30年4月4日には、初寄港となる14万トン級のマジェスティック・プリンセスが寄港。

徳島小松島港のクルーズ船寄港バース

徳島小松島港クルーズ船寄港回数



	地区・バース名	クルーズ船	寄港回数
平成29年寄港実績	沖洲（外）地区・岸壁（-7.5m）	にっぽん丸 ぱしふぃっく・びいなす	3回 1回
	本港地区・岸壁（-9m）	にっぽん丸	1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 コスタ・ビクトリア コスタ・ネオロマンチカ 飛鳥Ⅱ	2回 1回 1回 1回

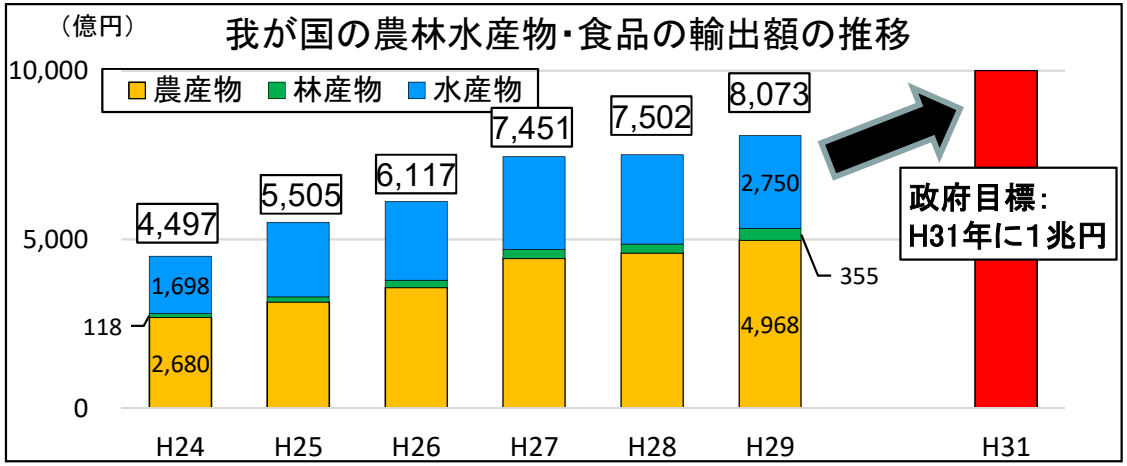
出典：徳島県資料より小松島港湾・空港整備事務所が作成

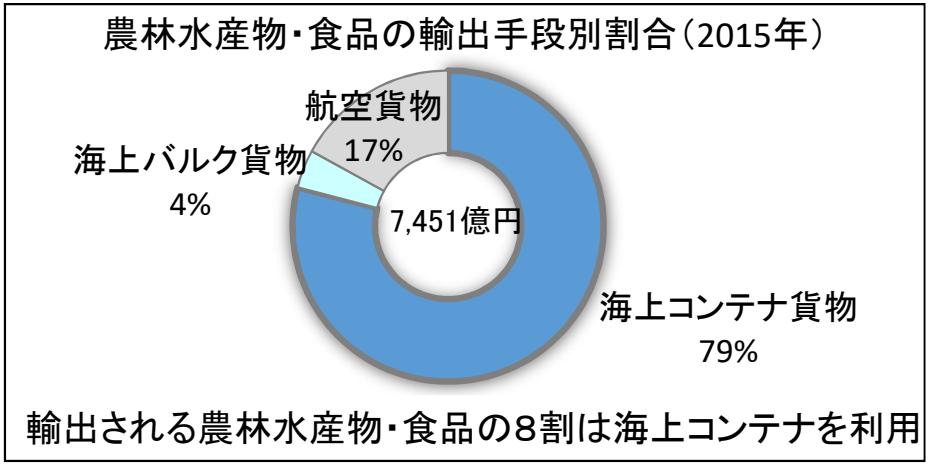
赤石地区での物産展
（H30.4.4 マジェスティック・プリンセス）

「阿波おどり」によるお出迎え
（H30.8.13 ダイヤモンド・プリンセス）

我が国における農林水産物輸出の増加

○我が国は、「平成31年の農林水産物・食品の輸出額1兆円を実現する」ことを目標に掲げて、農林漁業者、流通業者・物流業者、行政が連携した取組を進めているところ、輸出額は年々増加しており、平成29年輸出実績は8,073億円。
○国土交通省港湾局では農水産物の輸出促進に資する港湾施設の整備を支援するため、平成29年度予算において「農水産物輸出促進基盤整備事業」を創設



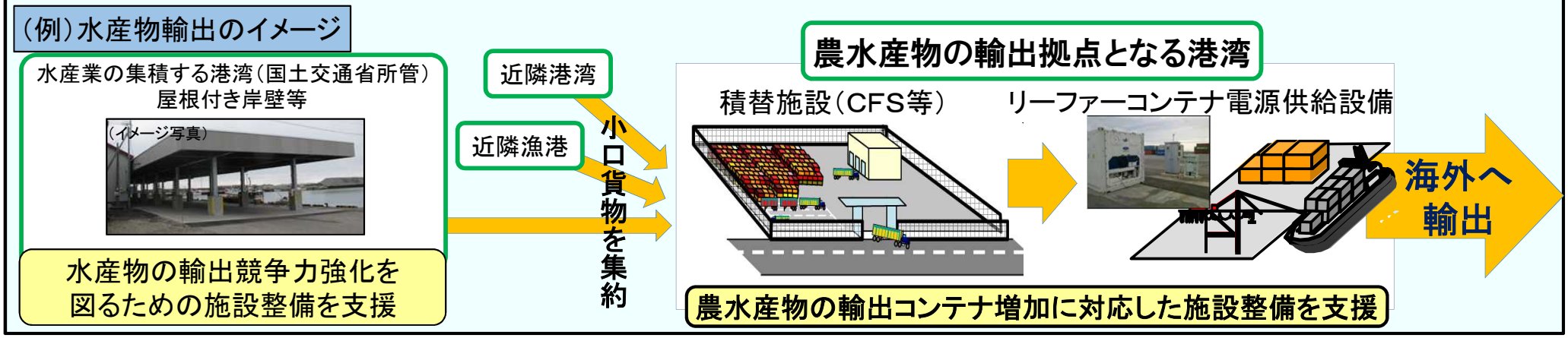


出典：農林水産省資料、貿易統計、H25全国輸出入コンテナ貨物流動調査に基づき国土交通省港湾局作成

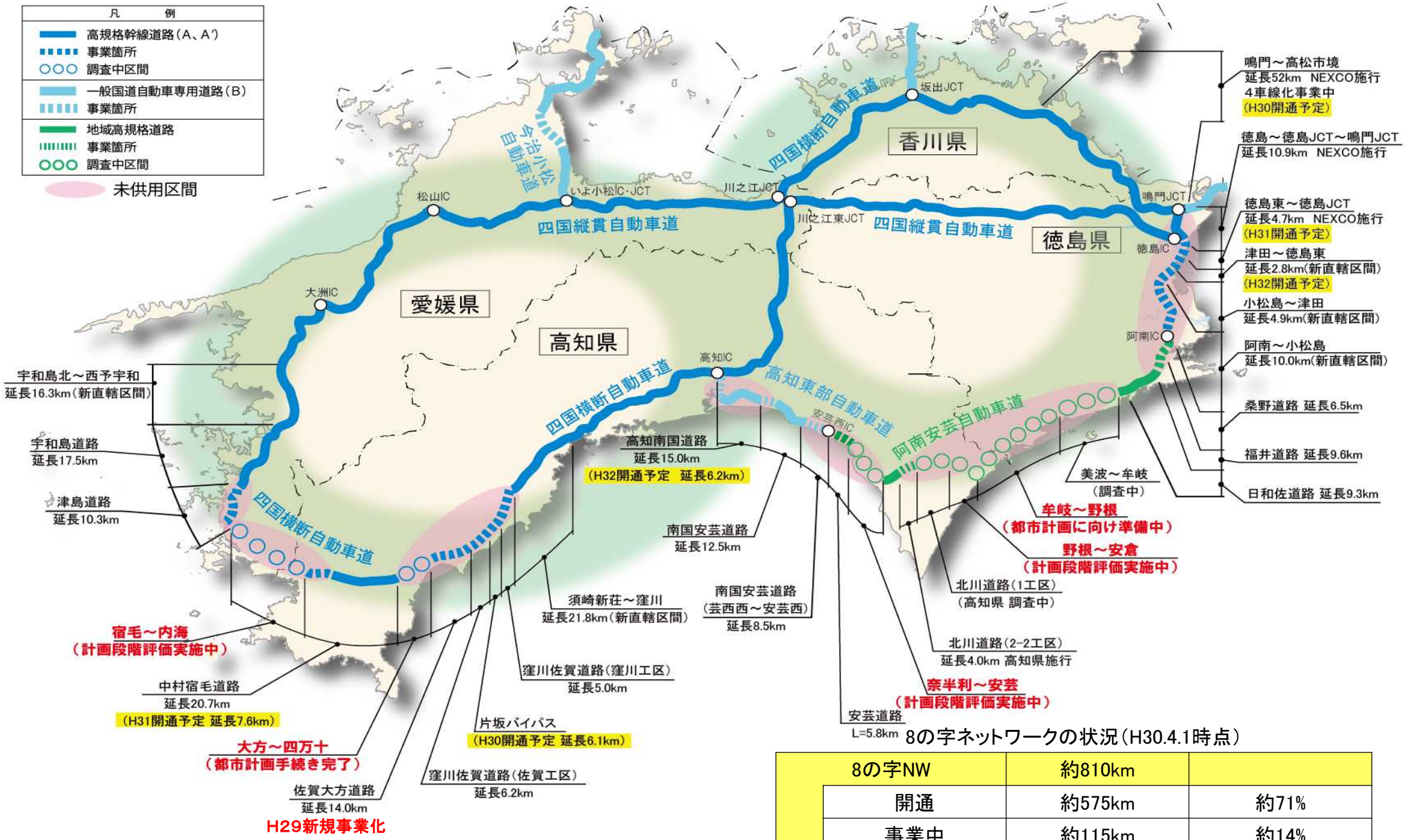
農水産物輸出促進基盤整備事業の概要

■港湾管理者が農水産物の輸出促進のための行動計画を策定し、国土交通省が認定した場合に以下の基盤整備を支援
・輸出拠点となる港湾における小口貨物積替円滑化支援施設やリーファーコンテナ蔵置時の電源供給設備の整備（補助事業【国費率：1/3】）
・水産業の集積する港湾における水産物の輸出競争力強化を図るために実施する屋根付き岸壁等の整備（直轄事業・補助事業【国費率：4/10等】）

（例）水産物輸出のイメージ



（参考）四国8の字ネットワークの整備状況（H30.4.1時点）



8の字ネットワークの状況（H30.4.1時点）

8の字NW	約810km	
開通	約575km	約71%
事業中	約115km	約14%
未事業化	約120km	約15%

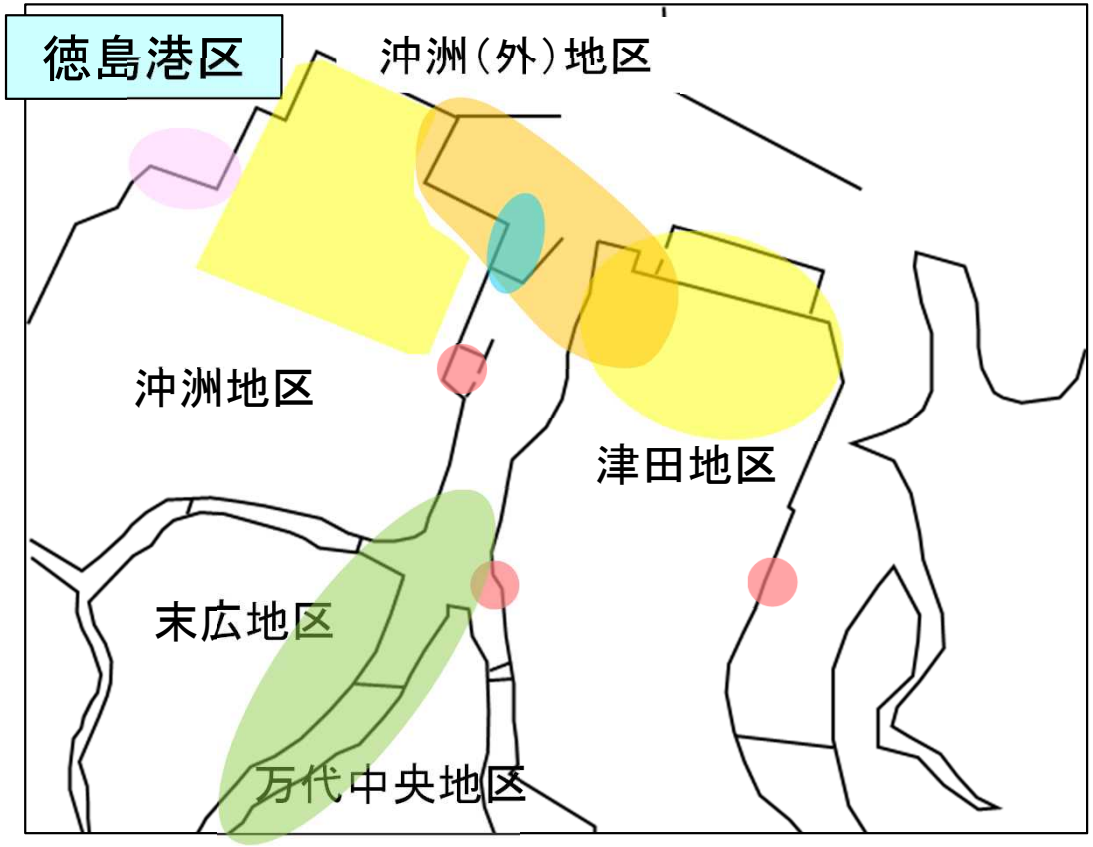
徳島小松島港における物流の現状

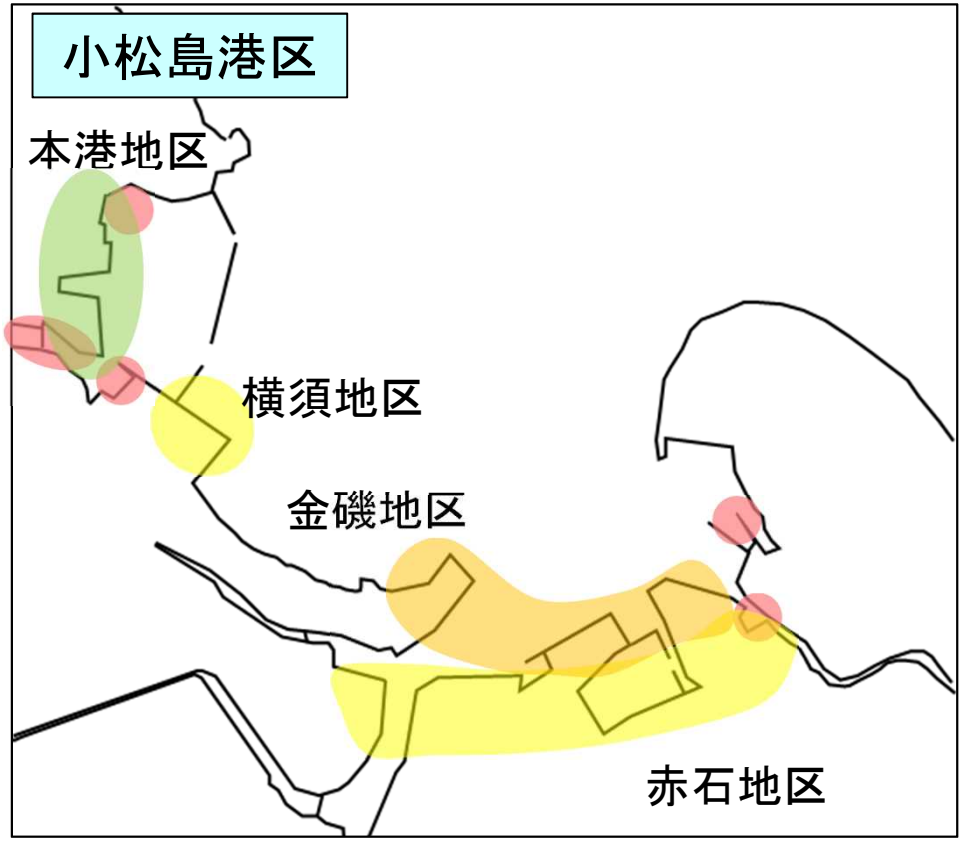
徳島小松島港の役割

港湾名	一次背後圏人口 （万人、H30.6）	取扱貨物量 （万トン、H29）	港湾の担う役割
徳島港区	25.7	776.5 （うちフェリー566.3）	・首都圏、近畿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。 ・高速道路と直結し、物流の要所となる見込み。
小松島港区	3.7		・−10m以深の大型岸壁を複数有した国際コンテナターミナルがあり、県内の外貿拠点となっている。 ・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。

（参考）二次背後圏　徳島県人口：73.8万人　（H30.6）

徳島小松島港のゾーニング





【物流関連ゾーン】−7.5m、−5.5mの岸壁やフェリーが就航する沖洲・沖洲（外）地区、原木の輸入が盛んな津田地区

【港湾生産ゾーン】徳島工業団地を有する沖洲（外）地区、津田木材団地を有する津田地区

【フェリー・旅客船ゾーン】首都圏、近畿圏へのフェリーが就航する沖洲・沖洲（外）地区

【再開発・交流ゾーン】にぎわい空間を有する万代中央地区

【物流関連ゾーン】原木、ケイ石を取扱う金磯地区、国際コンテナターミナルがある赤石地区

【港湾生産ゾーン】木材加工企業等が立地する横須地区・赤石地区

【再開発・交流ゾーン】みなとオアシスを有する本港地区、レクリエーション施設を有する赤石地区

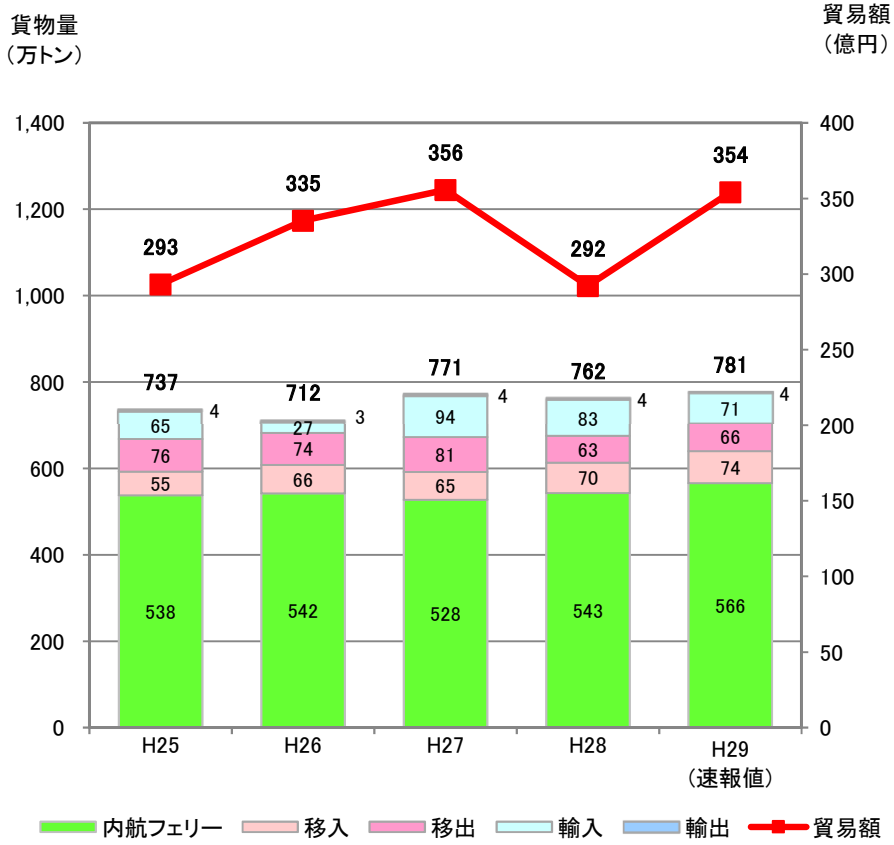
凡　例			
	物流関連ゾーン		港湾生産ゾーン
	フェリー・旅客船ゾーン		再開発・交流ゾーン
	自然環境保全ゾーン		船だまりゾーン

徳島小松島港における取扱貨物

○徳島小松島港の取扱貨物量は、750万トン程度で推移している。
○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る。
○主な取扱品目は、木材チップ、石油製品、セメント、原木等が挙げられる。

徳島小松島港における貨物量及び貿易額の推移

総取扱貨物量の推移

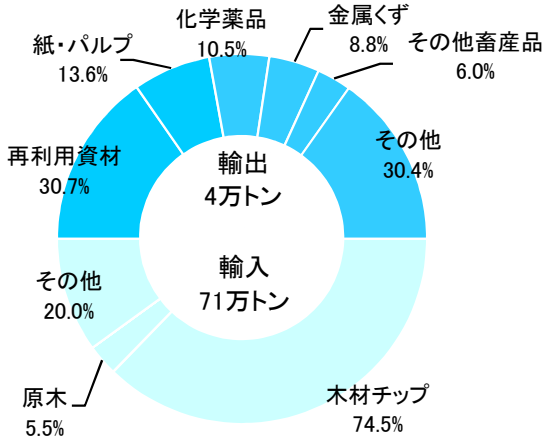


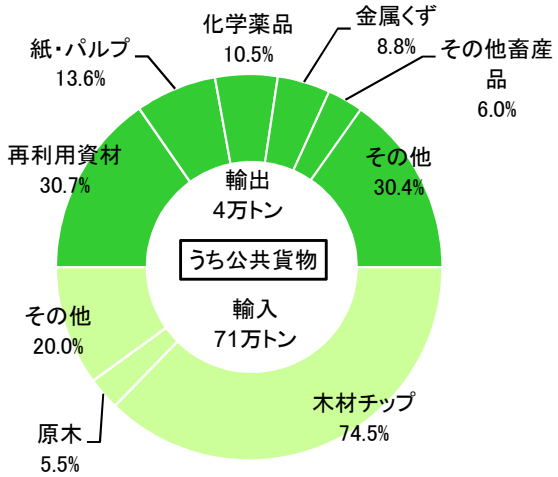
出典：貿易額は貿易統計、貨物量は港湾統計及び四国地方整備局調べ

徳島小松島港における貨物の品目別内訳（H29年速報値）

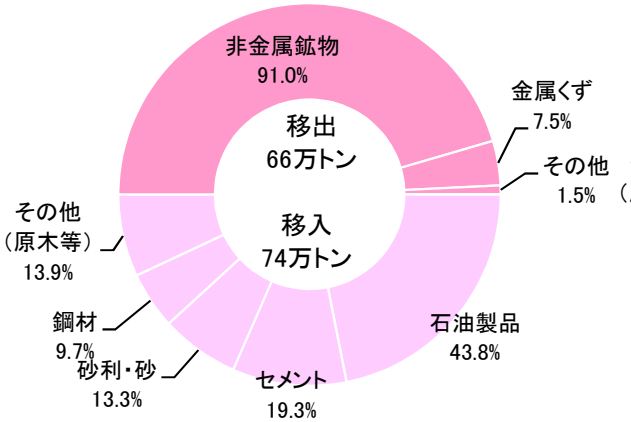
※四捨五入の関係で合計は100%にならない
※内航フェリーは含まない

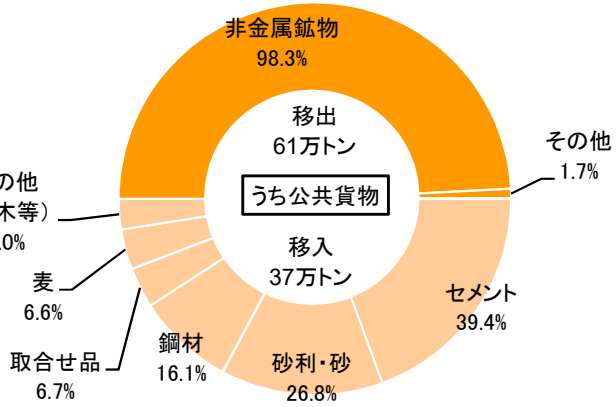
外貿





内貿



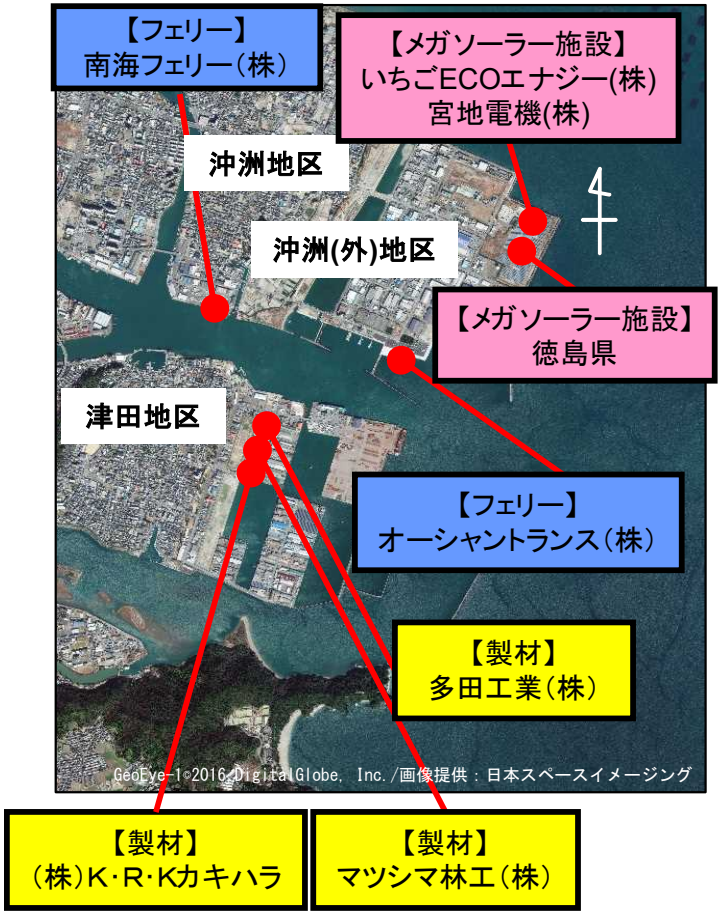


※出典：国土交通省港湾局調べ

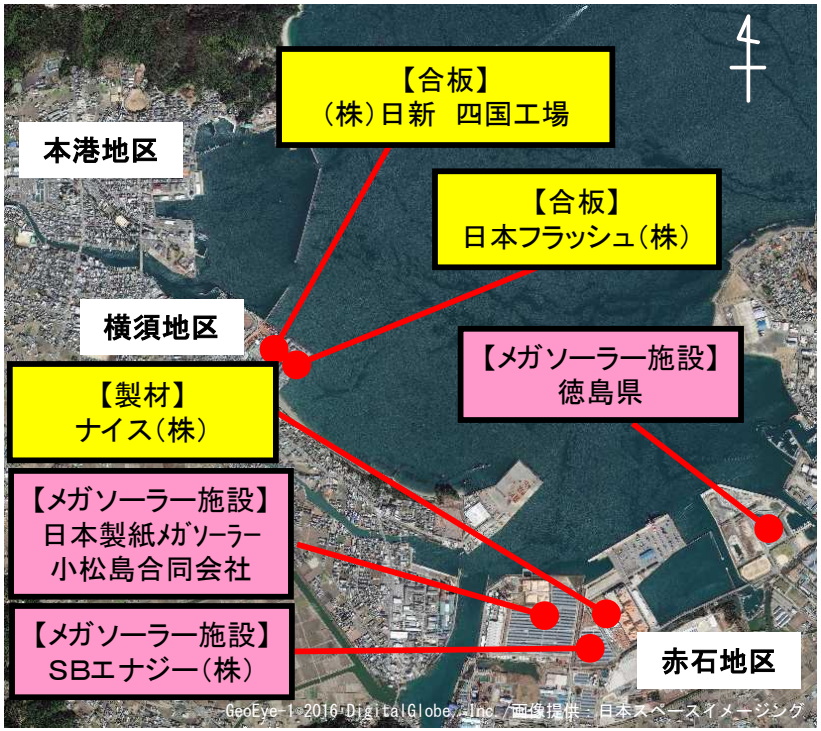
徳島小松島港周辺の主な立地企業

○沖洲・沖洲（外）地区には、中長距離フェリー会社が立地。津田地区には、木材加工企業が立地。
○横須地区には、木材加工企業が立地。
○大口荷主として、徳島港区の貨物は大塚製薬（株）、小松島港区の貨物は王子製紙（株）富岡工場が挙げられる。

①徳島港区（沖洲・沖洲（外）・津田地区）



②小松島港区（本港・赤石地区）



【飲料、化学薬品】
大塚製薬(株)
（所在地：板野群松茂町）

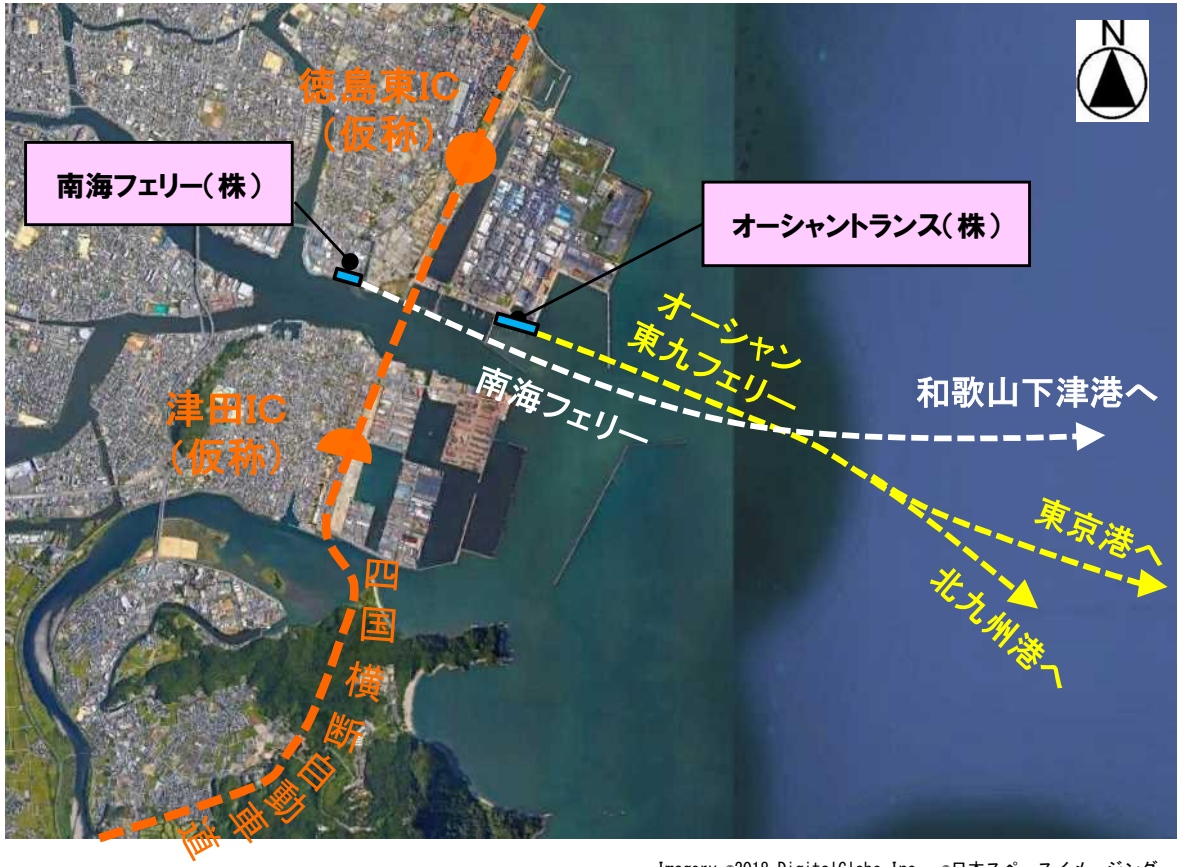
【製紙】
王子製紙（株）富岡工場
（所在地：阿南市）

（撮影:平成28年3月）

凡例：製造（工業品）　海運　エネルギー

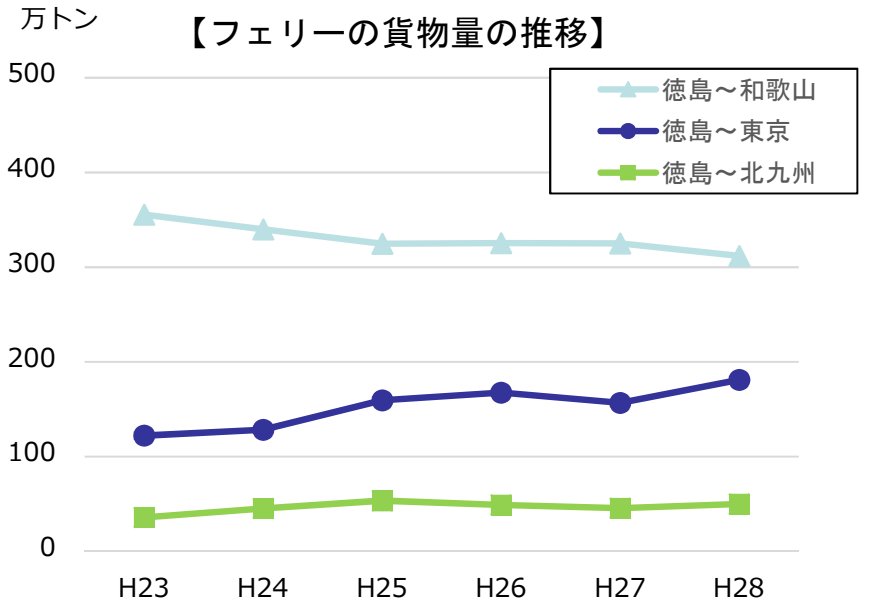
主な取扱貨物の動向（フェリー貨物）

○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。
○オーシャントランス㈱は、H28年に4隻全てのフェリーの大型化（11,500トン級⇒13,000トン級）を完了。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、フェリー貨物量は増加傾向にある。
○南海フェリー㈱は、平成31年度末にフェリーのリプレイスを計画。



撮影年月：2017.6

Imagery ©2018 DigitalGlobe Inc., ©日本スペースイメージング



出典：港湾統計及び四国地方整備局調べ

フェリーのリプレイス（大型化）
＜奥：大型化したフェリー、手前：従前のフェリー＞

（参考）トラックドライバーの人手不足や高齢化

〇平成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る。

■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**

〇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）

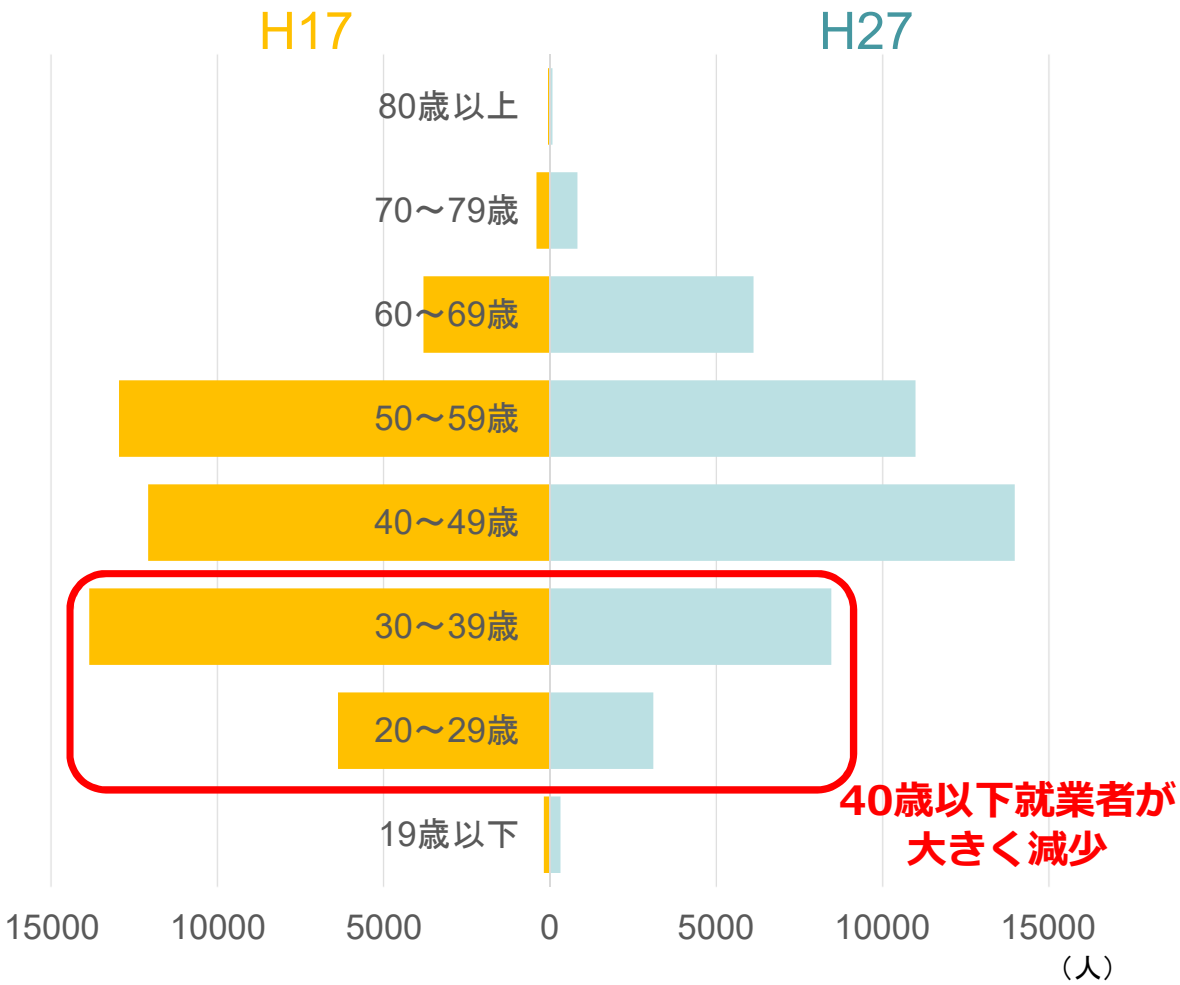
・休息時間：1日継続8時間以上

・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）

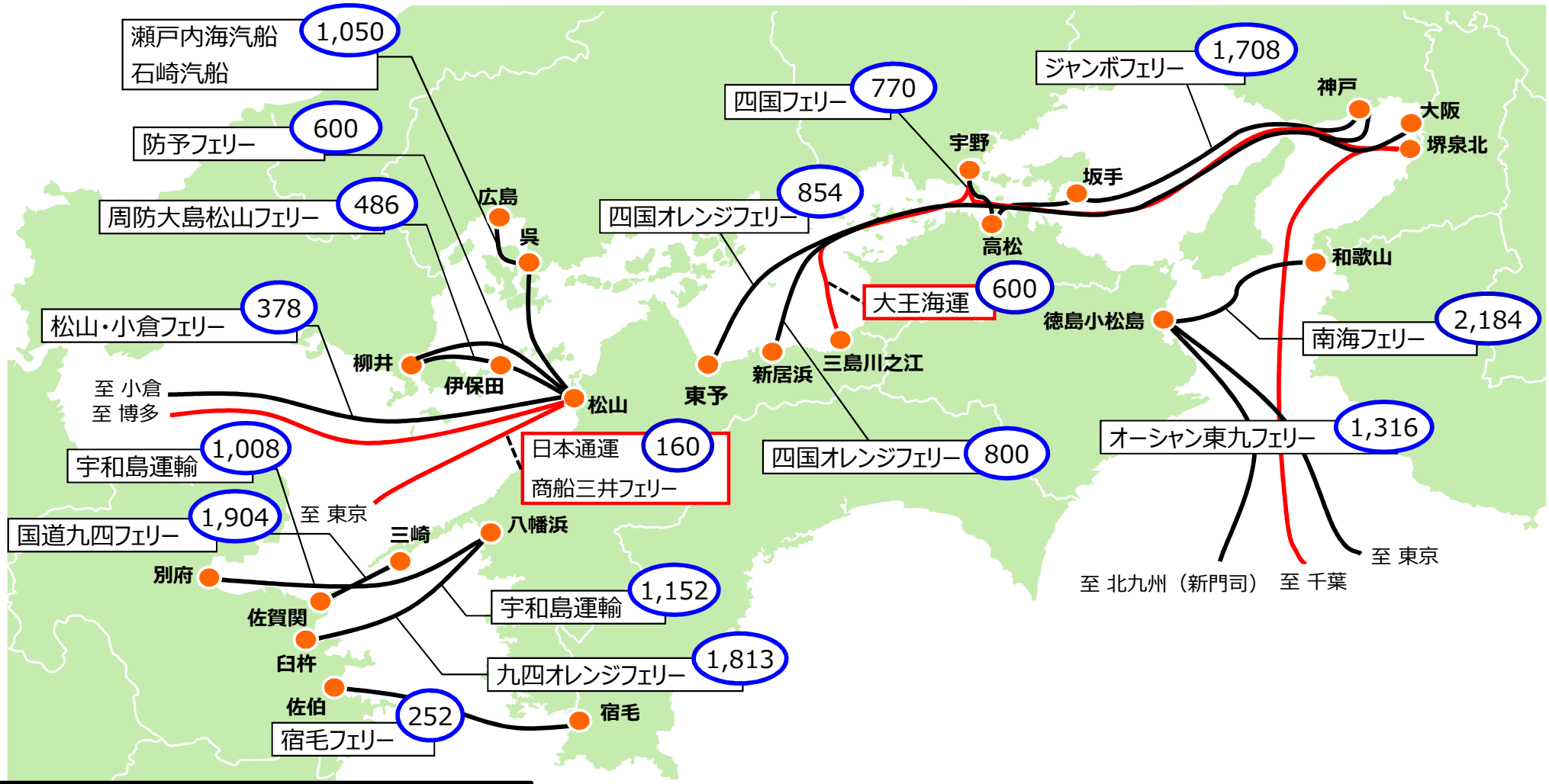
■四国における道路貨物運送業就業者の年齢構成比

出典：総務省「国勢調査」



（参考）四国と本州・九州を結ぶフェリー・RORO船の航路網

○四国と本州・九州を結ぶ内航海運は週あたり581便が運航中。（フェリー：週574便、RORO船：週7便）（平成30年3月現在）。
○これらの船舶の貨物の輸送能力はトラック・トレーラーあわせて、週あたり17,035台／週に相当する。（フェリー：16,275台／週、RORO船：760台／週）。



：フェリー

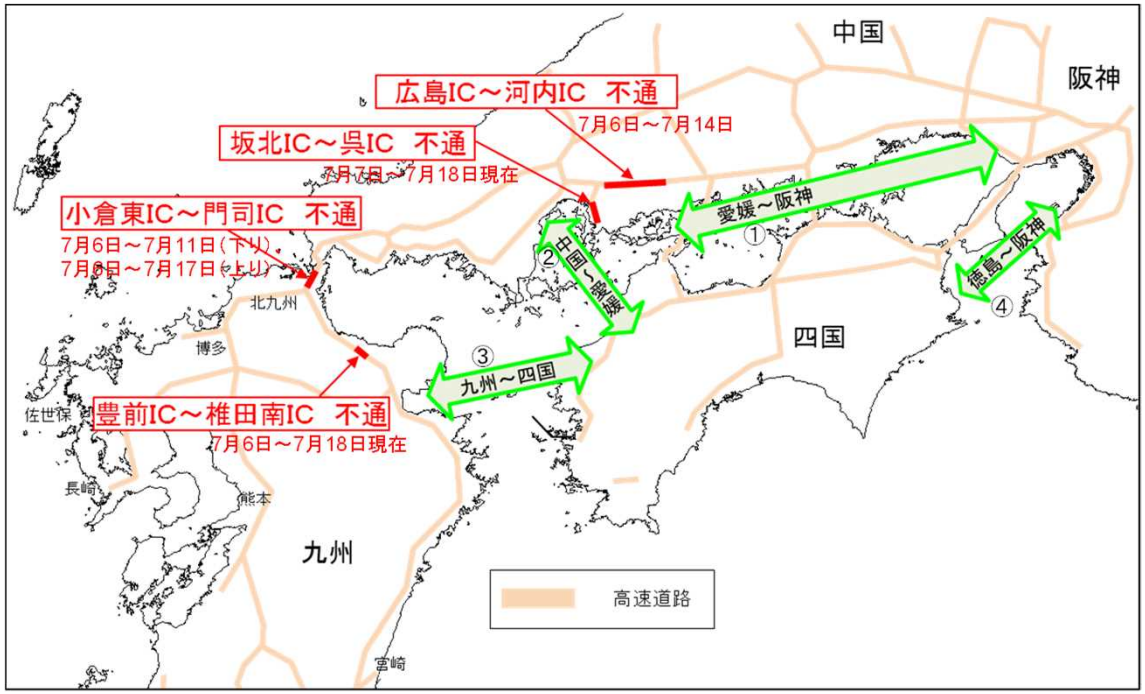
：RORO船（**三島川之江**、宇野、堺泉北、千葉）（東京、**松山**、博多）

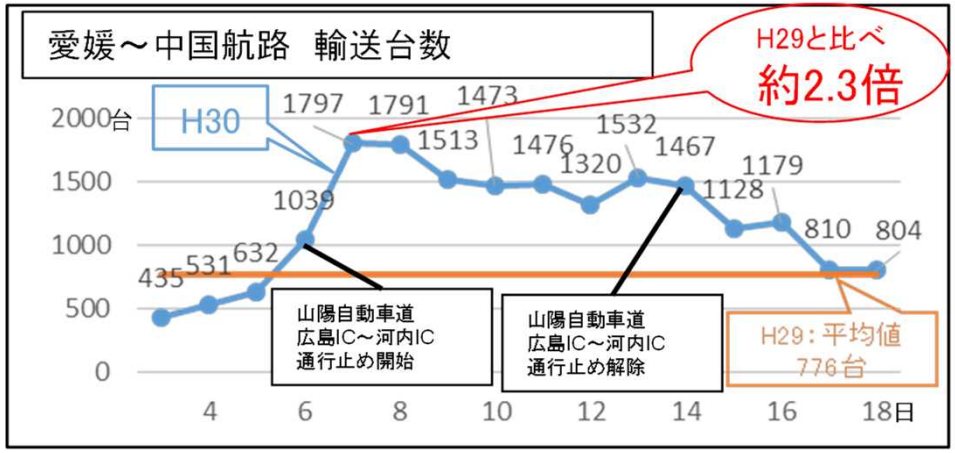
数字：　1週間あたりのトラック・トレーラーの輸送可能台数（平成30年3月時点）

出典：四国地方整備局調べ

（参考）災害時のフェリー輸送について

〇平成30年7月豪雨による西日本の高速道路や鉄道の通行止めにより、愛媛と中国地方を結ぶフェリーに輸送が最大で約2.3倍に増加するなど、四国と九州・中国・近畿を結ぶフェリーによる輸送が増加。
〇食料品などを運ぶトラックのほか、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る。

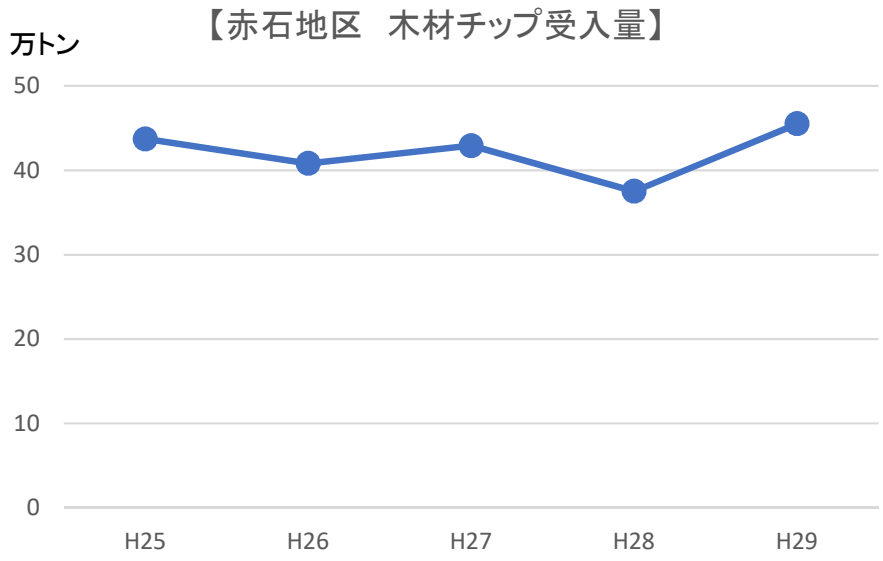




被災地支援に向けた支援車両の海上輸送
（別府港・臼杵港→八幡浜港）

主な取扱貨物の動向（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る。
○木材チップの取扱量は、42万トン程度で推移している。

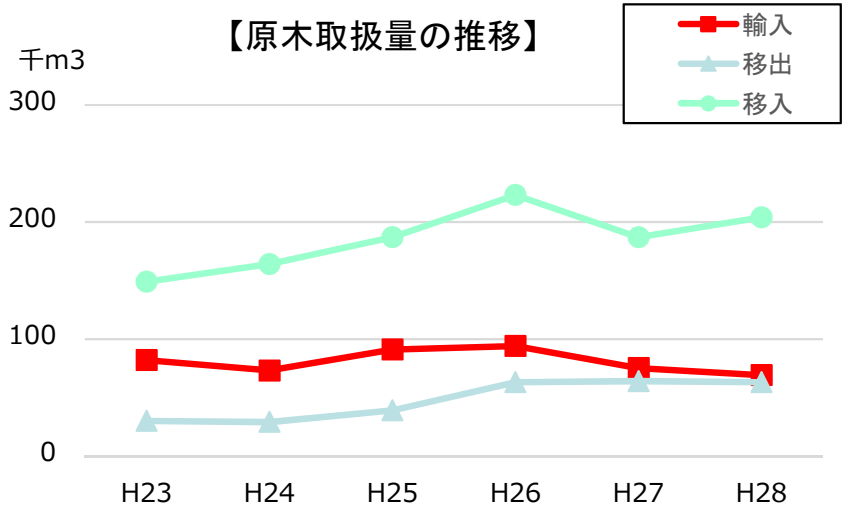


出典：徳島県調べ

木材チップ船による荷揚げ状況

主な取扱貨物の動向（原木）

〇津田地区では、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る。
〇金磯地区では、主に合板の材料として原木を輸移入している。
〇原木（輸入）の取扱量は、90千m3程度で推移している。

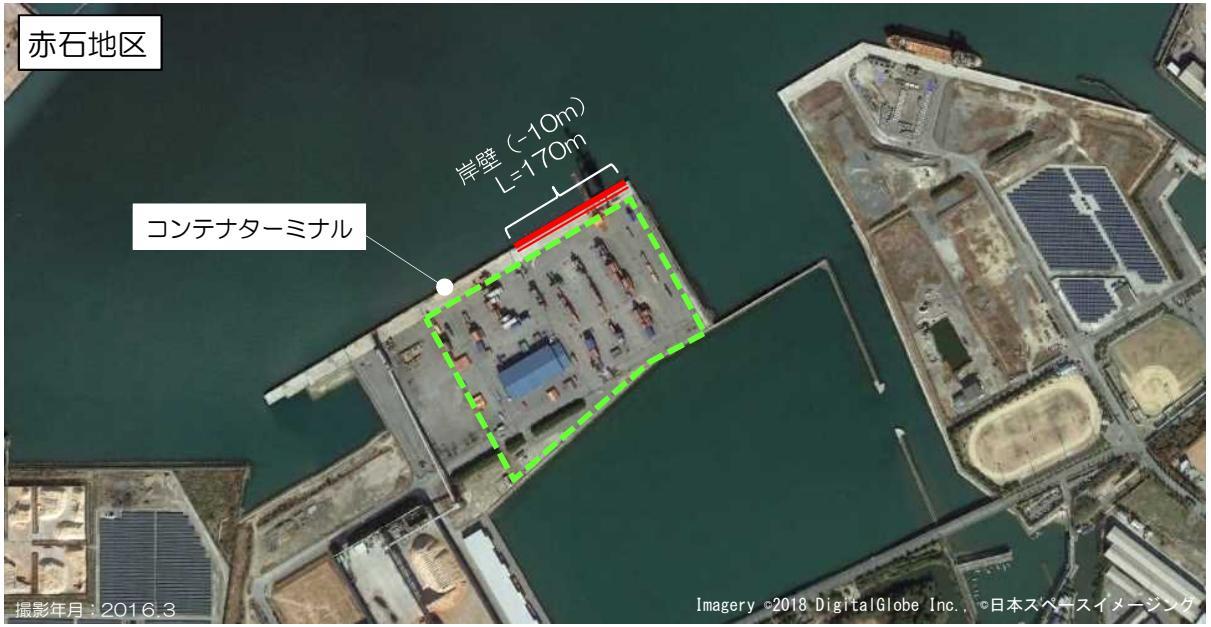


出典：徳島県調べ
注）移出入は陸送も含まれる。

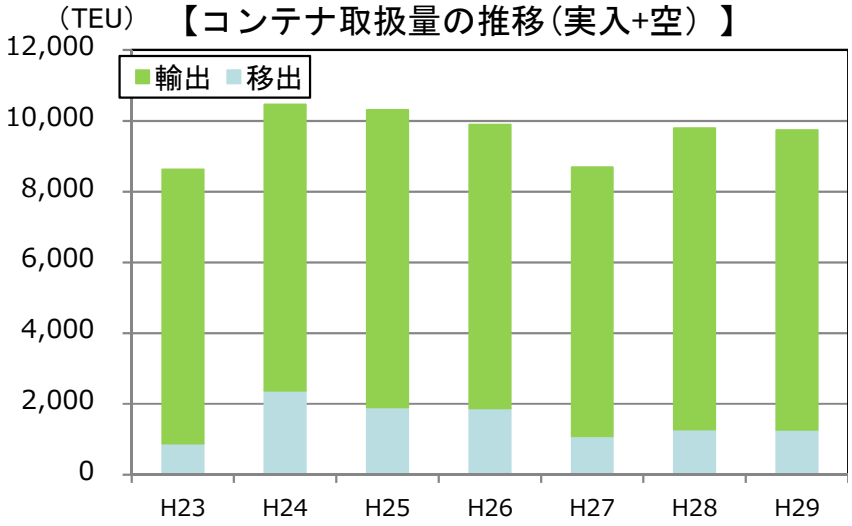
津田地区に入港する原木船（満載喫水10.2m）

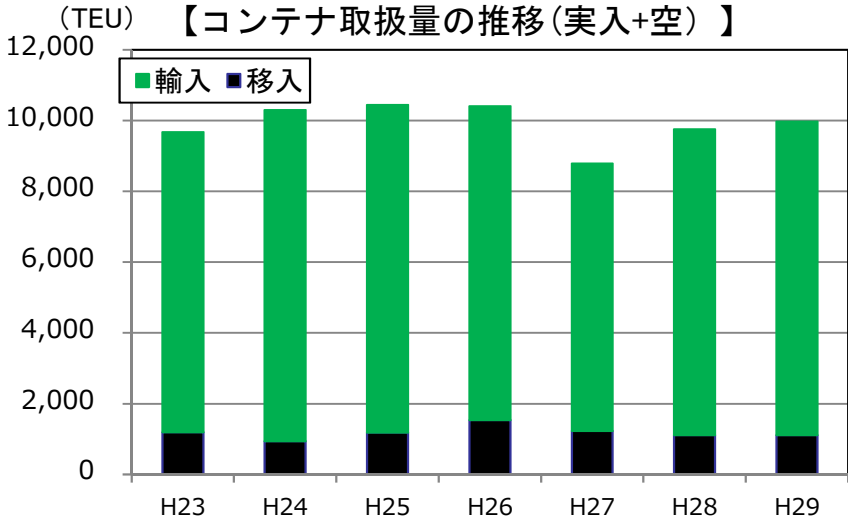
主な取扱貨物の動向（コンテナ貨物）

○平成7年に沖洲地区に開設された「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、平成23年に「徳島小松島港コンテナターミナル」として供用を開始した。
○コンテナ貨物取扱量は、20,000TEU程度で推移している。



コンテナ船荷役状況





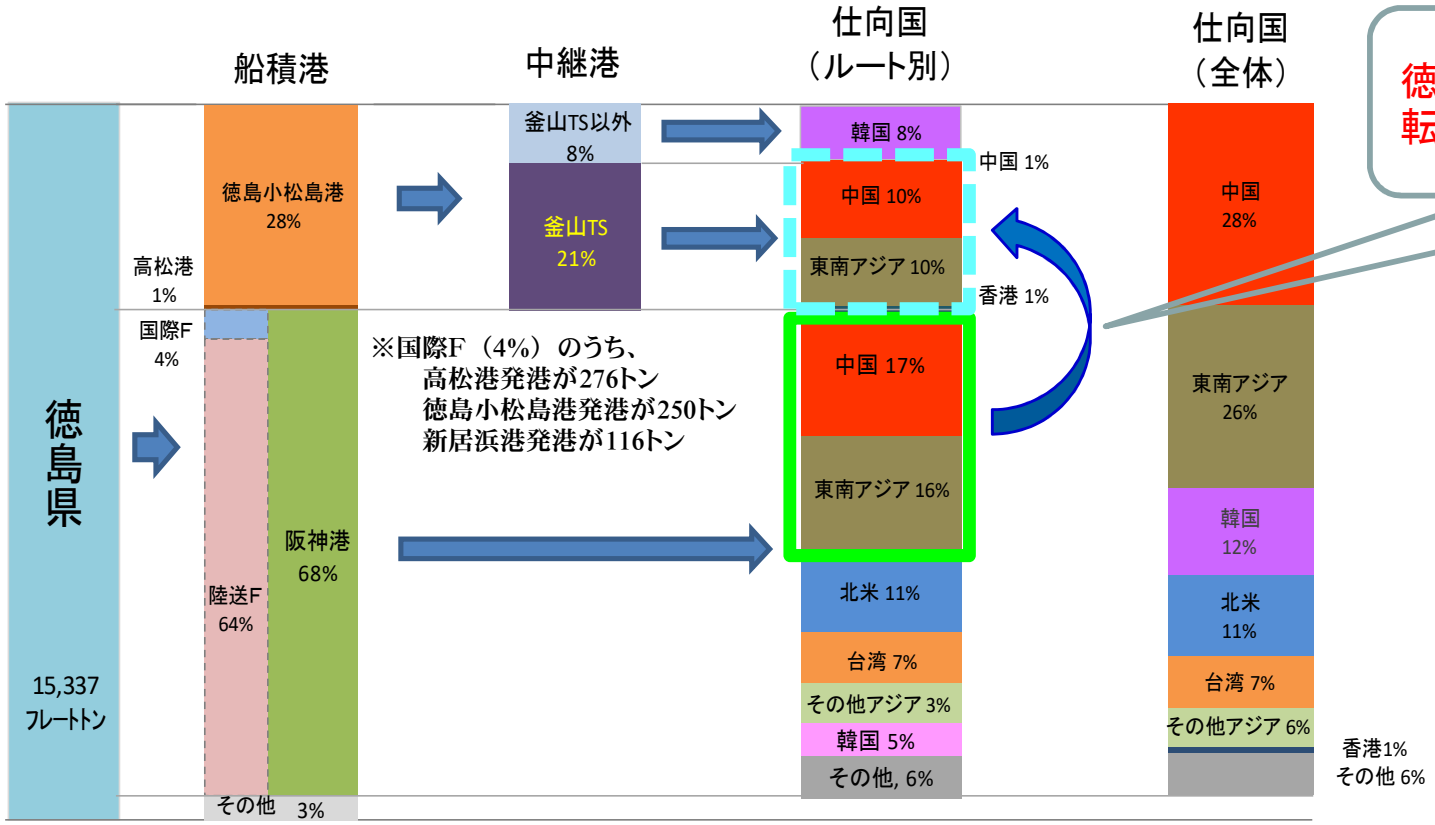
出典：徳島県調べ

徳島小松島港における検討課題（案）

[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

○徳島県から輸出の際に利用する船積港は、阪神港が約7割、徳島小松島港が約3割となっている。
　特に、阪神港へ陸送されている貨物が多く、その仕向国は、中国、東南アジアが多くなっている。
○阪神港を経由したアジア方面への海上輸送については、徳島小松島港からのダイレクト輸送が効率的である。

貨物流動の現状流動図(輸出・平成25年)



徳島小松島港からのダイレクト輸送への転換による、輸送コスト削減が期待。

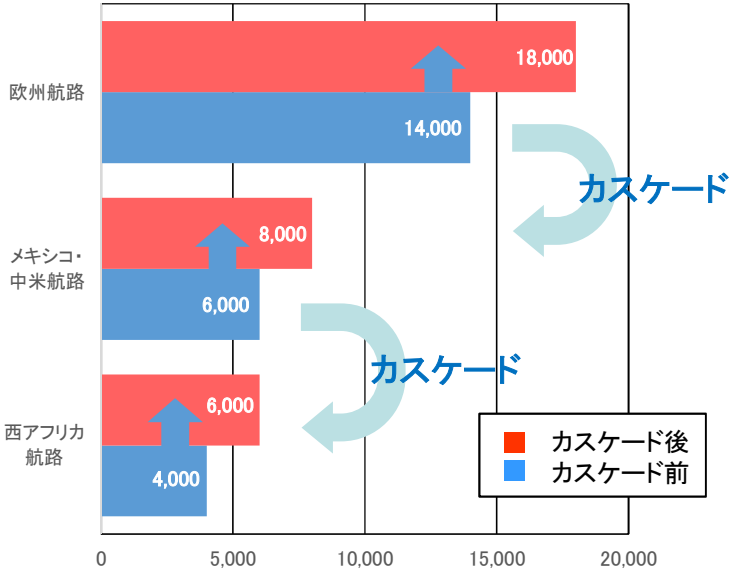
出典:国土交通省「H25 全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

注)本調査は平成25年時点のものであり、現況の韓国・中国航路については含まれていない。

[課題2]船舶の大型化による沖待ちの発生等への対応

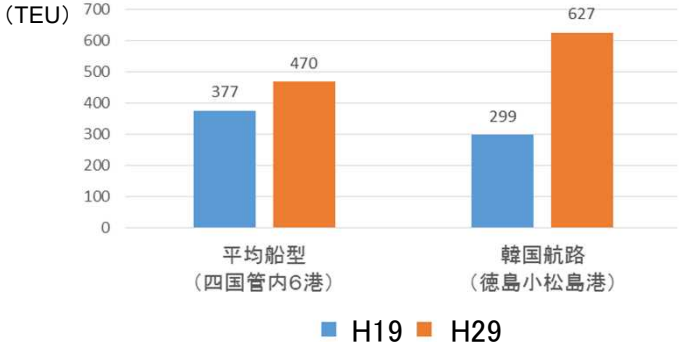
○海上輸送の効率化を図るため、投入されるコンテナ船の大型化が著しい。欧州、北米、東アジアを結ぶ基幹航路には、20,000TEU積みのコンテナ船が就航。既存船はその他の航路への転配(カスケード化)が進む。
○赤石地区では、岸壁(−13m)でバルク貨物(チップ)を扱っており、船舶の大型化が進んでいる(船長約170m→約210m)
○また、隣接する岸壁(−10m)ではコンテナを扱っており、一部で大型船(約100m→約145m)が配備されている。
○この結果、2隻同時接岸・荷役が出来ないケースが発生し、コンテナ船が沖待ちとなった。
○徳島小松島港においても、カスケード化は目前に迫ってきている。

＜主要航路に投入されるコンテナ船の積載能力(TEU)の変化＞

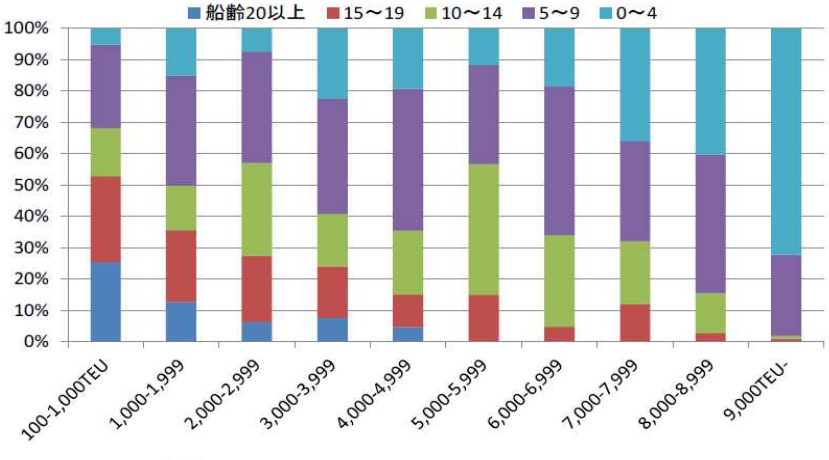


出典:国際コンテナ戦略港湾推進委員会(平成28年5月24日)

＜四国に就航する外貿定期コンテナ船の最大船型の推移＞



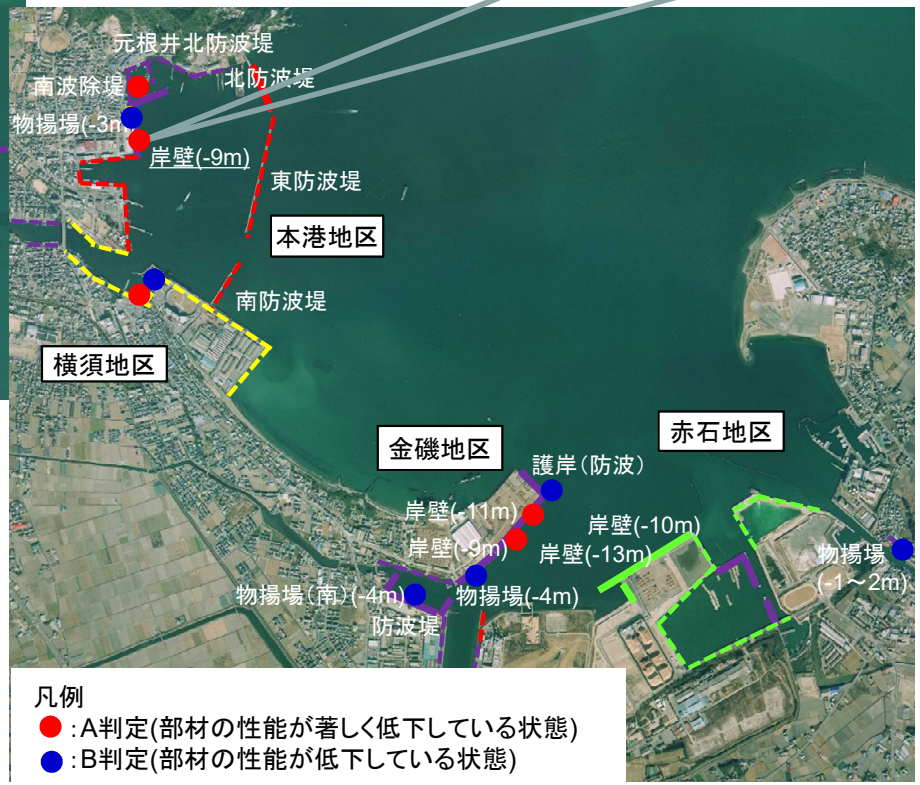
＜現存コンテナ船の積載個数別・船齢別隻数構成比＞
(平成27年 9 月1 日現在)



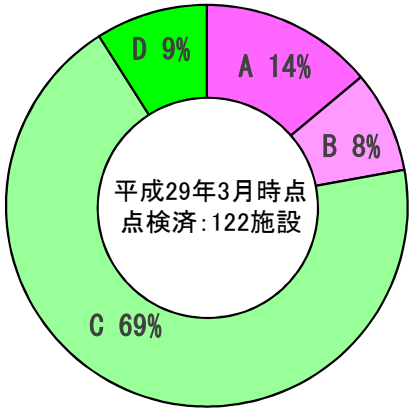
資料：Shipping Review & Outlook Autumn 2015（Clarkson Research Services Ltd.）

[課題3]港湾施設の老朽化への対応

○徳島小松島港は、昭和24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、沖洲地区、赤石地区を順次整備してきた。
○施設建造から40年以上経過しているものが多く、一部の施設では利用制限をかける等、利用に支障が出ているため、早急な老朽化対策が必要である。



凡例
● :A判定(部材の性能が著しく低下している状態)
● :B判定(部材の性能が低下している状態)



点検済施設の劣化度判断

劣化度判断	部位・部材の状態
A	部材の性能が著しく低下している状態
B	部材の性能が低下している状態
C	部材の性能低下はないが、変化が発生している状態
D	変化が認められない状態

凡 例

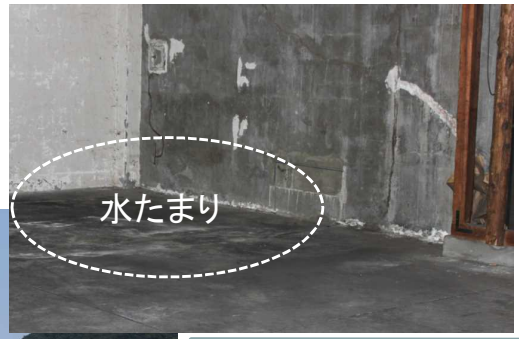
建設年次	経過年数	図中
1996年（平成8年） ～ 2015年（平成27年）	20年未満	
1976年（昭和51年） ～ 1995年（平成7年）	40年未満	
1956年（昭和31年） ～ 1975年（昭和50年）	60年未満	
1955年（昭和30年） 以前	60年以上	

※破線は、補助施設であり、経過年数は想定を含む

[課題4]港湾施設と港湾倉庫の陳腐化への対応

○沖洲地区、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ある。
○津田地区岸壁(−10m)は、昭和56年度供用後、原木を取り扱っているが、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る。
○また、施設延長不足により、ドルフィンを設置したり、護岸に係船柱を設置したり、応急的な対応を強いられている。

本港地区　県営倉庫
老朽化(雨漏り等)による
利用制限

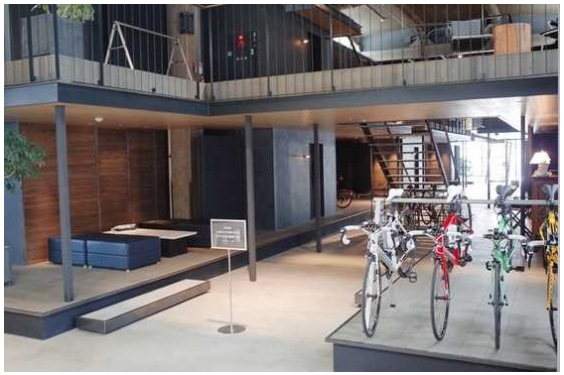


津田地区　岸壁(-10m)
施設延長不足により、ドルフィンを設置したり、護岸に係船柱を設置して対応

凡例
● :A判定(部材の性能が著しく低下している状態)
● :B判定(部材の性能が低下している状態)

（参考事例）ONOMICHI U2（おのみちユーツー）

○ ONOMICHI U2とは、尾道ベイエリアの新たな賑わい創出を目的として、老朽化の進んだ県営上屋を官民連携により改修し、自転車ごと宿泊可能なサイクリスト専用ホテルを主軸に、レストラン、セレクトショップやギャラリー、イベントスペースなどを擁した複合施設。（ 2014年3月オープン）
○「U2」は「上屋2号」を意味しており、昭和18年に建てられた港湾の倉庫をリノベーションしたもの。

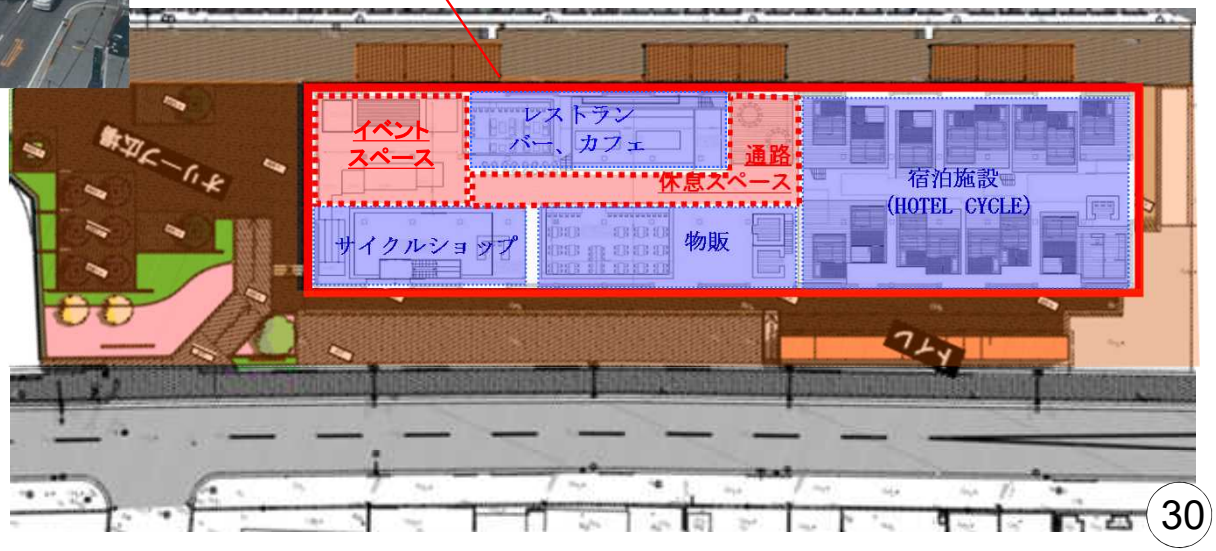


【事業概要】
①ホテル、レストラン、カフェ等の複合施設を官民連携により整備。
・広島県は、上屋改修及び周辺施設整備（植栽、照明等）、上屋内施設のうち、イベントスペース等共用部分を整備。
・民間事業者（ツネイシLR(株)）は、上屋内施設のうち、宿泊施設等の商業スペースを整備。
②一般財団法人民間都市開発推進機構の『まち再生出資』を活用。
③全国初のサイクリスト向けの複合施設『ONOMICHI U2』が営業開始。

広島県
↓ （県営上屋の管理委託）
尾道市
↓ （県営上屋を貸し付け）
【管理会社】ツネイシLR（株）
↓
【運営会社】（株）ONOMICHI U2

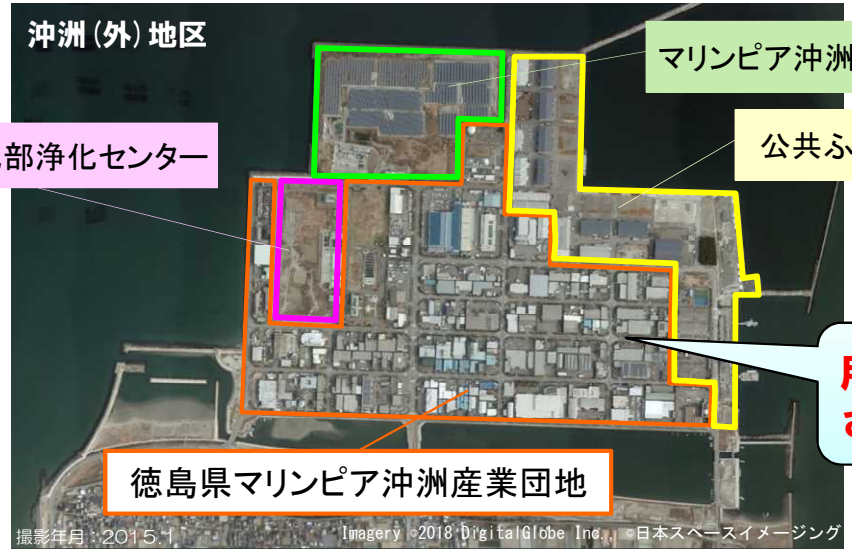
ONOMICHI U2
（県営2号上屋）

広島県整備　民間整備



[課題5]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ある。
○津田地区においては、平成28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貯木場）の埋立が実施されている。



用地は全て利用されている状況

出典：「徳島小松島港津田地区活性化計画」概要図

津田地区活性化計画（H28.3）において土地利用計画がとりまとめられ、現在、フェーズ1（第3貯木場）の埋立が実施されている。

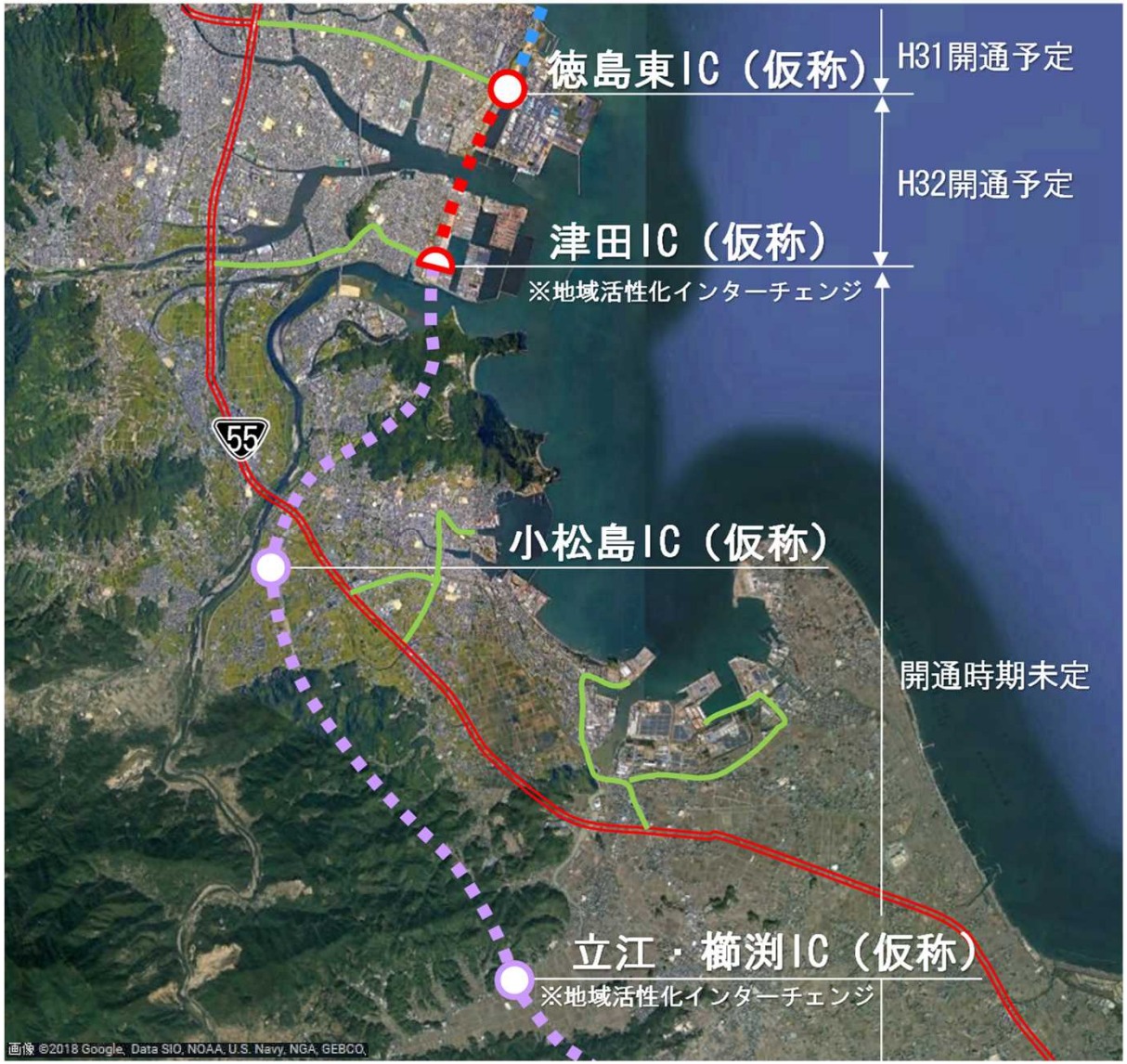
[課題6]港湾と背後地のアクセスの改善

○小松島港区は、四国横断自動車道、国道55号から港湾への進入路が限定的であり、小松島市第6次総合計画(H29.4)や小松島南部のまちづくり方策(H30.2)においても、市街地と高速道路を結ぶ県道の早期完成が位置づけられている。
○港湾利用者からも、特に赤石地区はアクセスが悪いため、改善要望が出ている状況である。

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

●市街地と高速道路を結ぶ県道小松島港線(小松島港線バイパス)については、四国横断自動車道の進捗に合わせた整備が不可欠であることから、関係機関と連携し、早期完成をめざします。

出典:小松島市第6次総合計画(H29.4)
「未来へ輝く　希望と信頼のまち　こまつしま」
(平成29年度～平成39年度)より抜粋



出典:小松島南部のまちづくり方策の概要(H30.2)