

第1回 徳島小松島港中期構想・活性化検討委員会

議事概要

日時：平成30年9月26日（水）10:30～12:00

場所：小松島市役所 4階会議室

（徳島県小松島市横須町1番1号）

1. 主な議事

- 徳島小松島港中期構想・活性化検討委員会の設立趣旨等
- 徳島小松島港をとりまく状況の変化
- 徳島小松島港における物流の現状
- 徳島小松島港における検討課題
- 徳島小松島港の中・長期的なあり方について意見交換

2. 主な意見（各委員）

- 様々な課題がある中で、どこにフォーカスするか検討すべきである。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。
- 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ので、議論していく必要がある。
- 将来の付加価値をどう見つけていくかという課題、現実には難しいことを如何に進めていくのか2点の課題がある。
- 理想の観点からすると、1点目は、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。船舶の大型化の問題を踏まえて、港全体で今の貨物を考えると、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。
- 2点目は、赤石地区の重点整備である。現状の岸壁（-10m）は、現在運航しているチップ船（2～3万トン）に対応できず、コンテナ船を荷役している。臨時の大型コンテナ船（1,000個積、1万トン級）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、夜間に荷役を行った。岸壁（-13m）を延伸すれば、在来船の2隻同時接岸、在来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。
- さらに、赤石地区は、背後上屋が不足している。港湾用地に1,400坪の倉庫を建設し、さらに、450坪の倉庫を建設しているが、他に港湾用地が残っていない。岸壁（-7.5m）の背後では、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。

- 今回の資料は中期構想で、長期のイメージはこれから検討していくということか。
- 中期計画では、PORT2030 に示された施策を徳島に反映していくのか。
- 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）に繋がるのではないかと。現状では、各地区の特性についても、赤石地区以外は明確ではない。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、防災機能等を組み込んでいけるのではないかと。もう少し検討が必要である。
- 長期の方向性を考えながら絵を描く必要がある。現段階では、現在の課題への対応となっている。
- 陸上支援も様々であり、機器メーカーの支援や船上で出来ないエンジン分解の支援なども含まれる。徳島小松島港が、船舶の修理や、船員交代、休息などが行える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と。港湾使用料の優遇も考えられる。
- コンテナバースの整備により、トラック輸送のためのヤードが必要になる。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の時間帯としている。シンガポールの港湾の作り方など、海外のコンテナターミナルの整備・運営手法を参考にするのも一つの手段である。
- 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。
- 赤石地区は臨港道路が限られており、クルーズ船が寄港しても、渋滞が発生するため、半日も滞在できない。一方、高知新港は高知市に直結、高松港も市内の中心に位置している。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。
- 他に潜在的な需要があると考えている。⑤の「神戸港・大阪港利用時のコスト増」では、コスト面で有利な県内から輸出したいという意向が強いが、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。
- 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。長い滞在時間が確保できなければ、クルーズ船寄港地としての魅力に欠ける。港湾整備と併せて、アクセス面についても検討していく必要がある。

3. まとめ（座長）

- 一つ目は、徳島小松島港の整備にあたって、木材船、木材チップ船、クルーズ船等の配置・調整について、ソフトも含めた議論があった。
- 二つ目は、中長期の将来像を見据えた方向性である。特に、現在は、3つの船

舶がメインとなっているが、将来的な需要へどこまで対応するか、また技術革新による変化を捉えることが重要と考えており、関係者に話を聞きたい。

- それから、陸上支援、津田地区の利用、外貿の港としての活路の議論があった。いずれも、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が、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。
- 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^{すうせい}を見据えていく必要があり、何かの形で情報収集していただきたい。

以上