

第2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31年2月6日（水）10:00～12:00

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今後の進め方について
- 徳島小松島港の長期的な将来像等について
- 小松島港区活性化プラン（素案）について

2. 主な意見

2.1 中期構想長期的な将来像について

- 海外では港のゾーン化が一般的である（コンテナ専用バース、にのいの強い木材、チップは市街地から離すなど）。市街地からの距離は、徳島港区は近く、小松島港区は離れている。
- 近隣の特徴（工業地域、住居地域）からの影響を鑑みて、ゾーン化すべきではないか。
- 外航船は効率輸送に向けて大型化が進んでおり、PKS 運搬用バルク船においては-12m（喫水-11m）岸壁が必要である。

2.2 長期的な将来像について

- PORT2030 の取組みの中から、各地区で実施する方向性を決めるべきである。その際、利用者の意見（ヒアリング等）が参考となる。
- 2030 年に向けた徳島小松島港におけるクルーズ船、貨物船の方向性を定め、将来像を決めていく。道路整備との連携も重要である。具体的な計画は、利用者の意見を優先すべきである。特に、大きな課題の一つは、クルーズ船と貨物船の競合（沖待ちの発生等）と考えている。
- 各地区の機能を設定し、特化した整備が望ましい。クルーズ船と貨物船の機能を分割すると、整備費用が膨らむが、それでも機能に特化した方が良い。
- 現在、深さや延長など①船の大きさを岸壁を決め、問題が生じている。②機能で考えると、貨物、旅客で岸壁を分けることが理想だが、その場合、同じスペック（深さ・延長）の岸壁が2つ必要となる。①船の大きさを区分けしアレンジするか、②機能特化させるか、どちらの方向がよいか、今後検討を要する。
- クルーズ船の今後の動向については予測が難しい。利用頻度は1年365日

のうち 10 日しか寄港しないことも考えられる。

- クルーズ船対応としての施設整備には理由付けが求められる。徳島空港では、ボーディングブリッジが 1 基しかなく長年予備の整備が求められていた。そこで、国際線の導入を理由に、2 基目のボーディングブリッジ（国内線も利用可）が整備された。
- 同様にクルーズ船が来なくなった場合の用途を準備すればよい。フォローアップ施設のみ整備し、CIQ 等は、常駐ではなく仮設という手段もある。
- 将来像の想定は難しく、①船スケールや②機能特化の利用以外にもあらゆる可能性が想定される（本港地区の貨物需要が増加など）。委員の意見を踏まえて、いくつかの将来像を提示したいと考えている。
- 貨物等の需要予測は難しく、港の整備には時間を要する。将来を見据えてインフラ整備に取り組む。情報を発信することで需要が変わることもある。想定外に変化する需要に対応することも必要。
- クルーズ船の動向予測は難しい。超大型のクルーズ船は、主要港湾に集約する傾向にあるが、需要は超大型船に限らない。航空需要のようにパック旅行から個人旅行にシフトし、さらなる多様化が進む可能性もある。
- 本港地区の安全支援港（船舶の修理や、船員交代、休息などが行える港）は、検討を重ねて必要なものを詰めなければならない。実現すれば、大型船は利用できないが小型船が利用でき、人流と物流が混在できるマルチユースの港になる可能性がある。
- 産直市やレストラン等があるあいさい広場のポテンシャルは高く、クルーズ旅客の評判も高い。本港地区の休憩バスを利用する内航船をターゲットにあいさい広場の特産物の販売を提案する。徳島県による岸壁の使用料の徴収を簡素化してほしい。
- 津田地区では、原木輸入の際、ファーストポートでの入港要望がある。周辺港湾にない機能に特化すれば強みになる。周辺港の状況を整理し、必要な機能や今後を想定しながら港を考える方法もあるのではないか。
- 今後、船舶の自動化や自動化による少人数化が進む中でトラブル対応能力を備えた港になれば、価値は高まる。太平洋の沿岸、瀬戸内海の入り口という好立地である。内航船が外航バスを利用することで、荷役中に下船出来ないケースも増えている。食料や水、生活必需品の購入や入浴による精神的ケアが重要となる。
- コンテナ、フェリー、RORO 船は競合相手だが、一緒になれば、物流の拠点としての役割が融合し、非常に有効である。沖洲のフェリーターミナルは、関西から九州、東京への窓口となっている。そこに高速道路が整備されて阪神地区と繋がれば大きなインパクトになる。
- 港の整備と併せて道路整備も必要である。特に、四国を縦貫する全ての道路

が整備されることが重要で、狭いエリアに限った検討は望ましくない。

- 高速道路は、津田地区までは繋がっており、そこから本港地区、赤石地区までの延伸で、どれほど港の機能向上が出来るか。特に、赤石地区のICからのアクセスが今後課題となる。本港地区は、高速と直結するイメージはない。そうした状況を見据えて各地区の方向を決めていこうという事が皆さんの意見でしょう。
- 赤石地区を充実する上で具体的な事は、①残りわずかとなっている-13m岸壁の整備、②-7.5m 内航バースの-10m 外航バース化、③-7.5m と-10m バース間の埋立てである。これにより、本来の機能を発揮できるのではないか。
- 本日の議論をもとに、次回委員会で長期的なイメージを提案して頂く。

2.3 小松島港区活性化プラン（素案）について

- 船舶の修理や、船員交代、休息などが行える「安全支援港」や「休憩港」のキーワードを残して欲しい。港からの視点があるべきだ。
- 今後、具体的な中身を検討し、公と民の役割を調整することが必要である。
- 近年、健康志向が高まっている。公園・kocoloでの健康活動の一環として、リフレッシュ機能（シャワー等）の記載をして欲しい。出勤前・帰宅途中の会社員や、運動不足になりがちな内航船乗組員の需要が見込める。

以上