

# 徳島小松島港 中期構想 (素案)

2019年6月

徳島小松島港中期構想・活性化検討委員会

## 目次

0. はじめに .....	1
1. 徳島小松島港の概要 .....	4
1-1. 徳島小松島港の沿革.....	4
1-2. 徳島小松島港の現況.....	6
1-2-1. 周辺の企業立地状況.....	6
1-2-2. 海上取扱貨物.....	7
1-2-3. 主要貨物の動向.....	8
1-3. 徳島小松島港を取り巻く状況の変化.....	12
1-3-1. 人口減少と高齢化.....	12
1-3-2. 製造品出荷額及び貿易額.....	13
1-3-3. 海上取扱貨物量.....	14
1-3-4. 海上取扱貨物量の比較.....	15
1-3-5. 船舶の大型化.....	16
1-3-6. クルーズ船寄港状況.....	17
2. 徳島小松島港への要請 .....	19
2-1. 港湾利用上の要請.....	19
2-1-1. 有識者意見.....	19
2-1-2. 背後企業からの要請.....	21
2-2. 上位関連計画.....	23
2-2-1. 国.....	23
2-2-2. 県.....	24
2-2-3. 市.....	26
2-3. 徳島小松島港の課題及び要請.....	27
3. 徳島小松島港の長期的なイメージ .....	36
4. 徳島小松島港の中期構想 .....	39
4-1. 取組み方策.....	39
4-1-1. 物流に関する取組み    【課題 1～5、要請 3 に対応】 .....	41
4-1-2. 賑わい・観光に関する取組み    【課題 3・5、要請 2・3 に対応】 .....	41
4-1-3. 産業振興に関する取組み    【課題 1、3～5、要請 1・3 に対応】 .....	41
4-2. 徳島小松島港中期構想.....	43
4-3. 徳島小松島港の将来望まれる姿の実現に向けた施策体系(まとめ).....	53

(参考) 徳島小松島港港湾計画図 (平成 31 年 1 月 軽易な変更)

## 0. はじめに

### ■ 策定の背景

#### 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、南海トラフ地震等の切迫性の高まり、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しています。

#### 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が2014年に整備されました。

津田地区では、徳島県において津田地区活性化計画が2016年3月に策定されました。

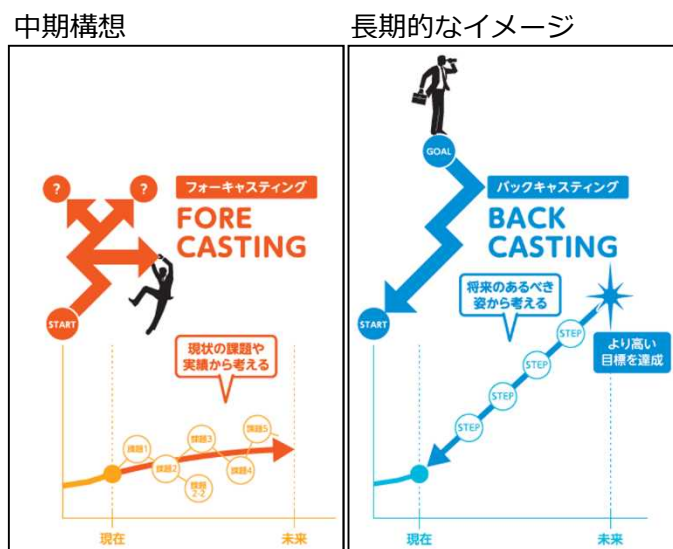
### ■ 策定の目的

- ①徳島小松島港の長期的(概ね20年程度)なイメージを構想します。
- 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)を策定します。
- 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します(別冊)。



### ■ 策定の方法

長期的なイメージはバックキャスティング思考(将来のあるべき姿から考える)、中期構想はフォーキャスティング思考(現状の課題や実績から考える)で検討します。



資料 視覚会議

# 徳島小松島港中期構想・活性化検討委員会

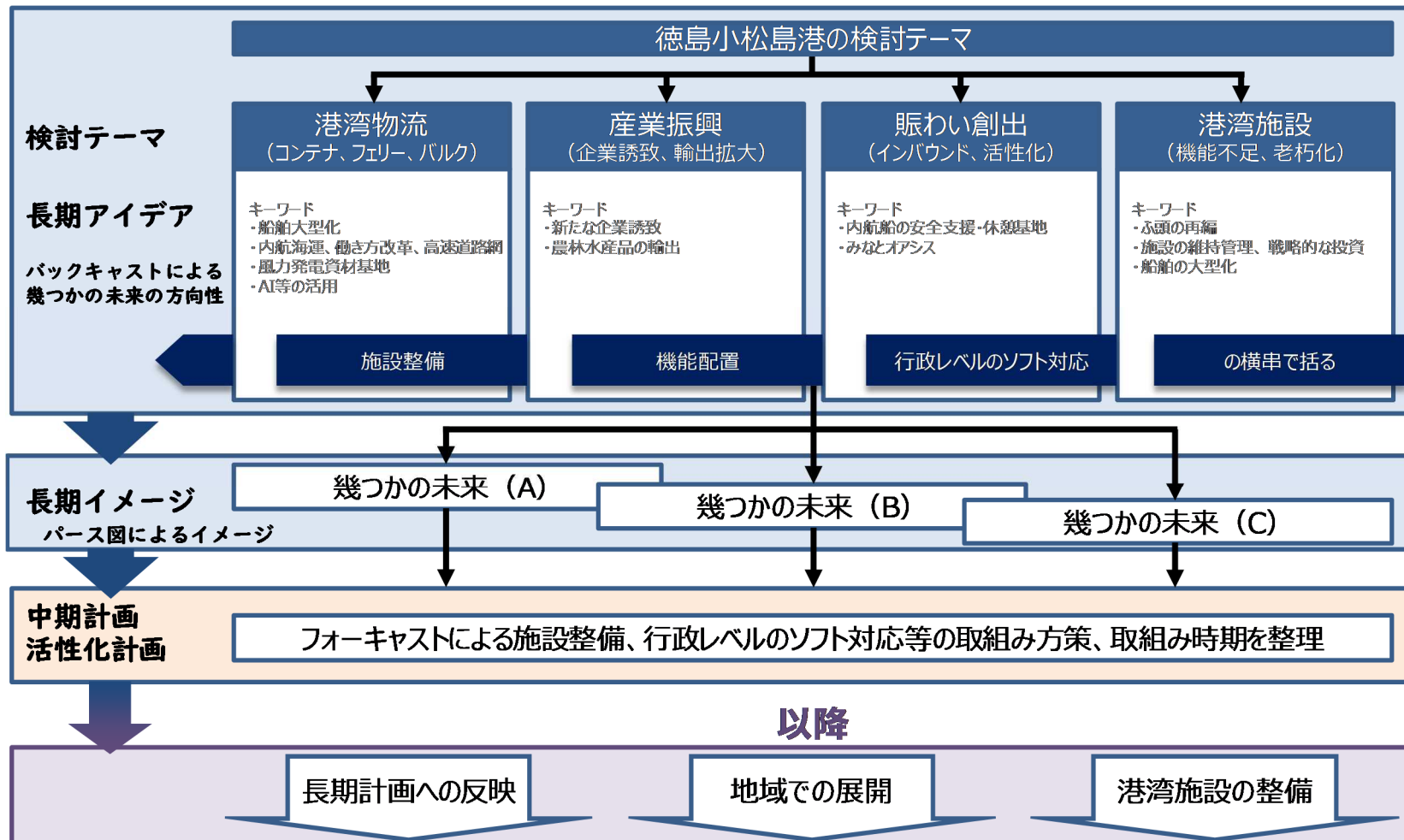


図 0.1 徳島小松島港におけるバックキャスト、フォーキャストの検討イメージ

徳島小松島港中期構想・活性化検討委員会 委員名簿

2019年6月時点

所 属	職 名	氏 名
徳島大学	教授	山中 英生
徳島大学	助教	尾野 薫
阿南工業高等専門学校	准教授	加藤 研二
一般社団法人 徳島県トラック協会	会長	栗飯原 一平
徳島県商工会議所連合会 徳島小松島港振興協会	会長	中村 太一
徳島小松島港運協会	会長	端村 欣示
徳島県木材協同組合連合会	理事長	松田 功
徳島県内航海運組合	理事長	沖野 雅信
小松島商工会議所	会頭	安平 剛之
一般財団法人 徳島県観光協会	理事長	矢田 博嗣
四国運輸局交通政策部	部長	中本 隆
四国地方整備局港湾空港部	部長	権藤 宗高
四国地方整備局小松島港湾・空港整備事務所	所長	小田 幸伸
徳島県県土整備部	部長	北川 政宏
徳島市都市整備部	部長	都築 伸也
小松島市産業建設部	部長	茨木 昭行

(敬称略、順不同)

# 1. 徳島小松島港の概要

## 1-1. 徳島小松島港の沿革

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、1946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、1971年には津田木材団地が造成され、1993年にはマリニピア沖洲第1期工事が竣工、翌年、沖洲マリンターミナルがオープンしました。

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。1913年には小松島と徳島との間に軽便鉄道が開通し、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、1934年には3,000tクラスの船舶が係留できる新港が築港され、1960年には、本港地区に水深9mの岸壁が、1971年には金磯地区に同水深の岸壁が、さらに1973年には金磯地区に水深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2011年に供用を開始し、外国との定期コンテナ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。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2015年に供用を開始し、現在は、防波堤の延伸工事が進められています。

表 1.1 徳島小松島港の概要

1923年 (T.12)	小松島港新港地区の修築工事が認められ、内務省直轄施工により修築に着手する
1934年 (S.9)	小松島港新港地区が完成し3,000t級船舶の発着が可能となる
1949年 (S.24)	運輸省第三港湾建設部小松島港工事事務所設置
1951年 (S.26)	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
1960年 (S.35)	本港地区に水深9mの岸壁が完成
1964年 (S.39)	小松島・徳島の両港を合併し、新たに小松島港として、重要港湾に指定される
1968年 (S.43)	金磯地区に水深9mの岸壁が完成
1973年 (S.48)	金磯地区に水深11mの岸壁が完成
1981年 (S.56)	津田地区に水深10mの岸壁(物資別専門埠頭)が完成
1993年 (H.5)	マリニピア沖洲第一期工事が竣工
1995年 (H.7)	徳島コンテナターミナルが供用開始、赤石地区整備事業着手
2000年 (H.12)	港湾法一部改正により小松島港は徳島小松島港となる
2001年 (H.13)	赤石地区に水深13mの岸壁が1バース完成
2005年 (H.17)	赤石地区に水深10mの岸壁が完成
2011年 (H.23)	徳島小松島港赤石地区国際物流ターミナルが供用開始
2014年 (H.26)	金磯地区の水深11mの岸壁の老朽化対策に着手
2015年 (H.27)	徳島小松島港沖洲(外)地区 水深8.5mの耐震強化岸壁が供用開始

表 1.2 各港区の役割

港湾名	一次背後圏人口 (万人、2019.5)	取扱貨物量 (万 t、2017)	港湾の担う役割
徳島港区	25.6	780.8 (うちフェリー 566.3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・首都圏、近畿圏、九州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。</li> <li>・高速道路と直結し、物流の要所となる見込み。</li> </ul>
小松島港区	3.7		<ul style="list-style-type: none"> <li>・水深 10m 以深の大型岸壁を複数有している。</li> <li>・国際コンテナターミナルは県内の外貿拠点となっている。</li> <li>・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。</li> </ul>

(参考) 二次背後圏 徳島県人口: 73.1 万人 (2019.5)



図 1.1 ゾーニング

## 1-2. 徳島小松島港の現況

### 1-2-1. 周辺の企業立地状況

沖洲・沖洲（外）地区には、中長距離フェリー会社が立地しています。津田地区には、木材加工企業が立地しています。

横須地区には、木材加工企業が立地しています。

その他、徳島小松島港を利用している背後圏の主な荷主として、大塚製菓(株)、王子製紙(株)、四国化成工業(株)、阿波製紙(株)、東亜合成(株) 等が立地しています。

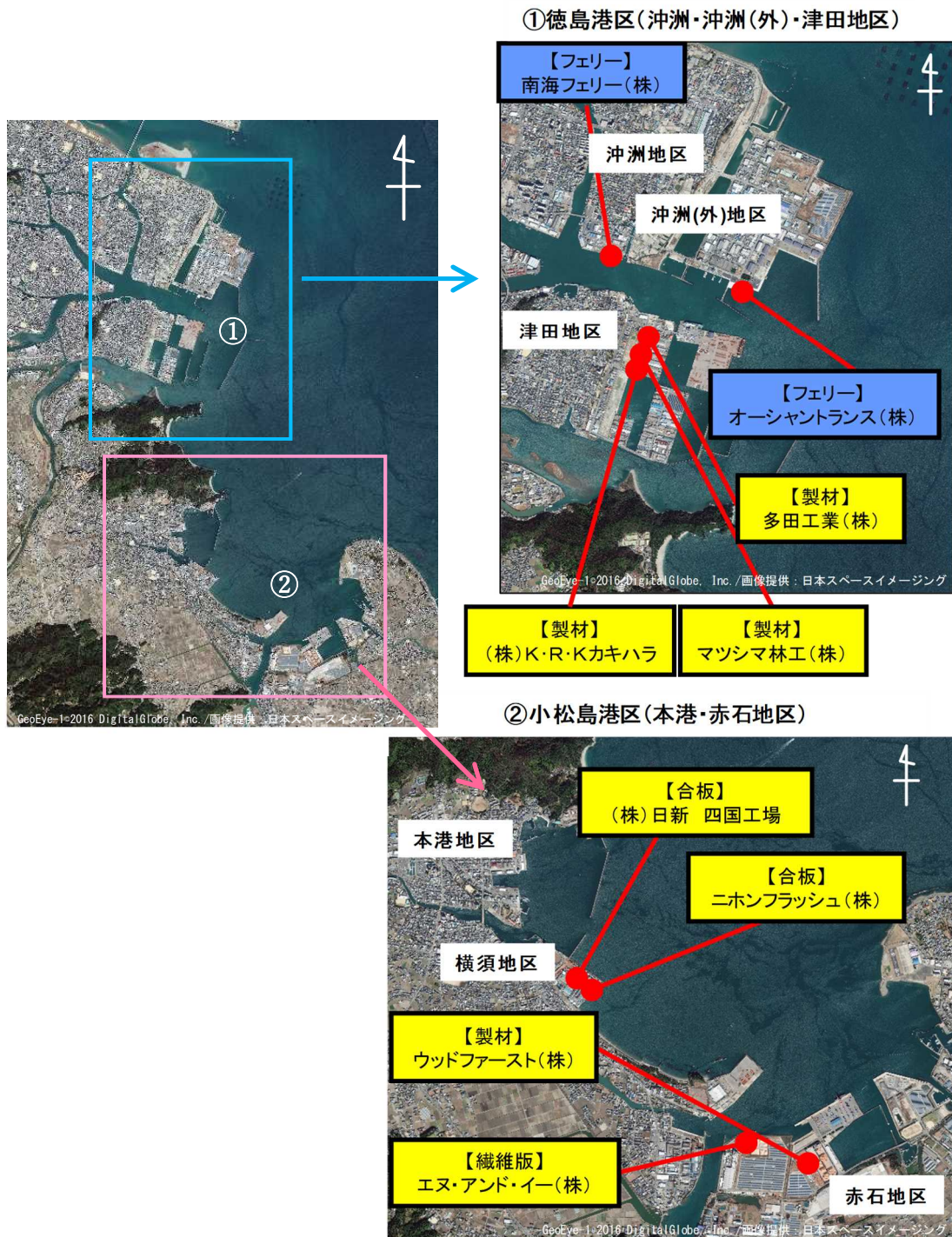


図 1.2 主要企業の立地状況



## 1-2-2. 海上取扱貨物

徳島小松島港の取扱貨物量は、750万t程度で推移しています。

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ます。

主な取扱品目は、木材チップ、石油製品、セメント、原木等が挙げられます。

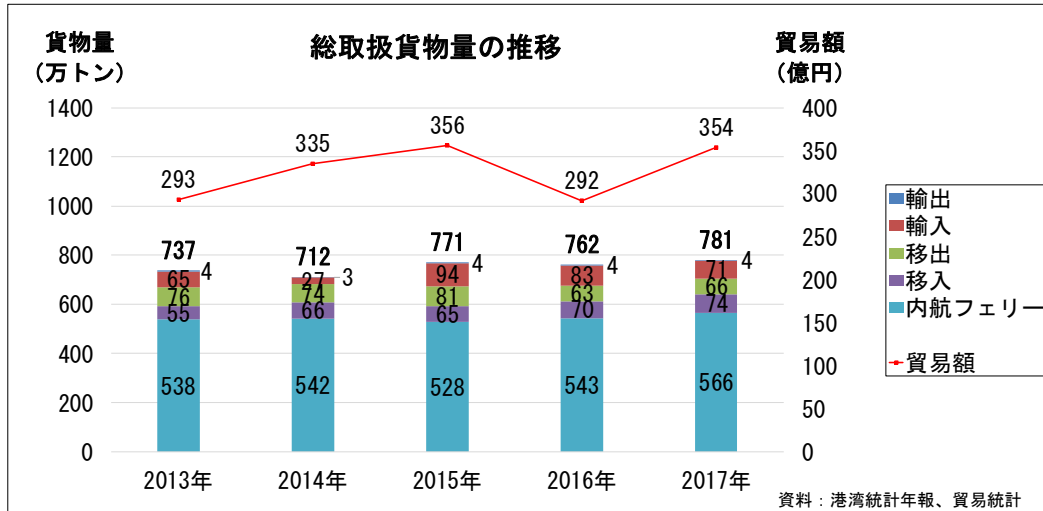


図 1.3 徳島小松島港における貨物量及び貿易額の推移

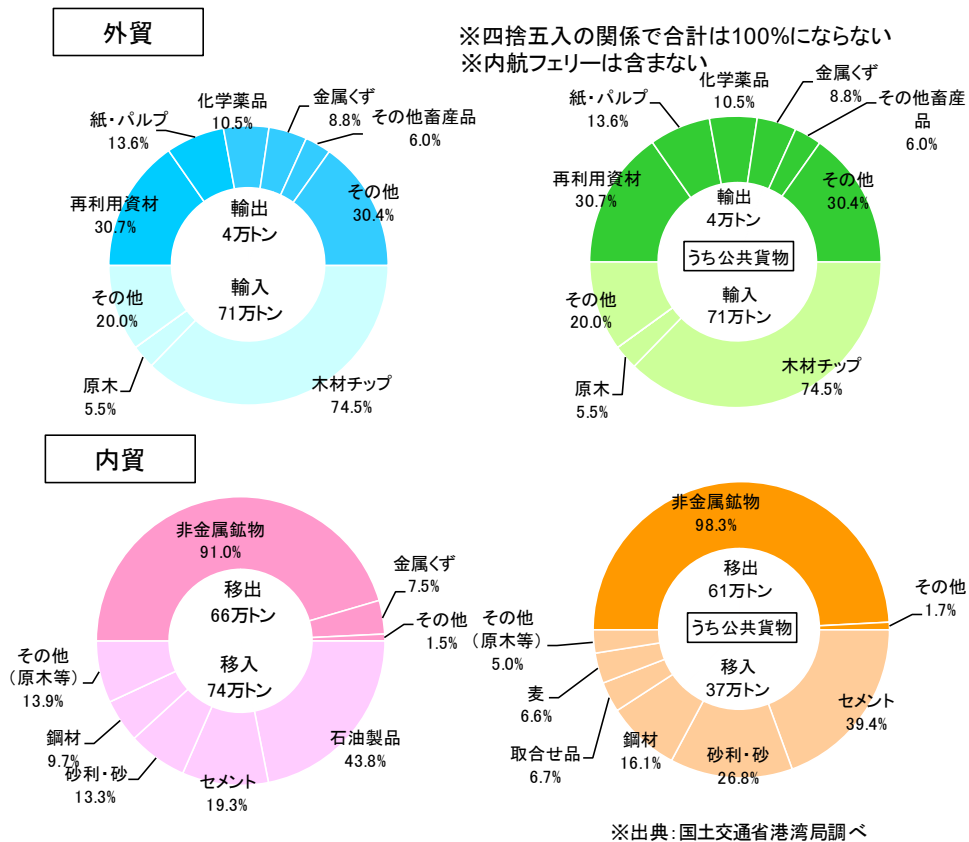


図 1.4 徳島小松島港における貨物の品目別内訳(2017年)

### 1-2-3. 主要貨物の動向

#### (1) 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)が就航しています。

オーシャントランス(株)のオーシャン東九フェリーは、2016年(H28)に4隻全てのフェリーを大型化(11,500t級⇒13,000t級)しました。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るようになり、フェリー貨物量は増加傾向にあります。

南海フェリー(株)は、2019年12月にフェリーのリプレースを計画しています。

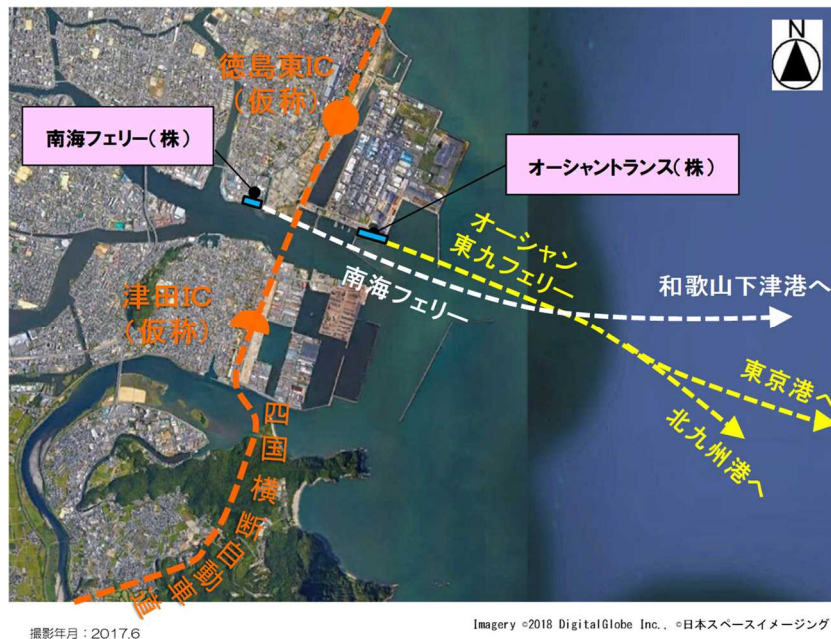
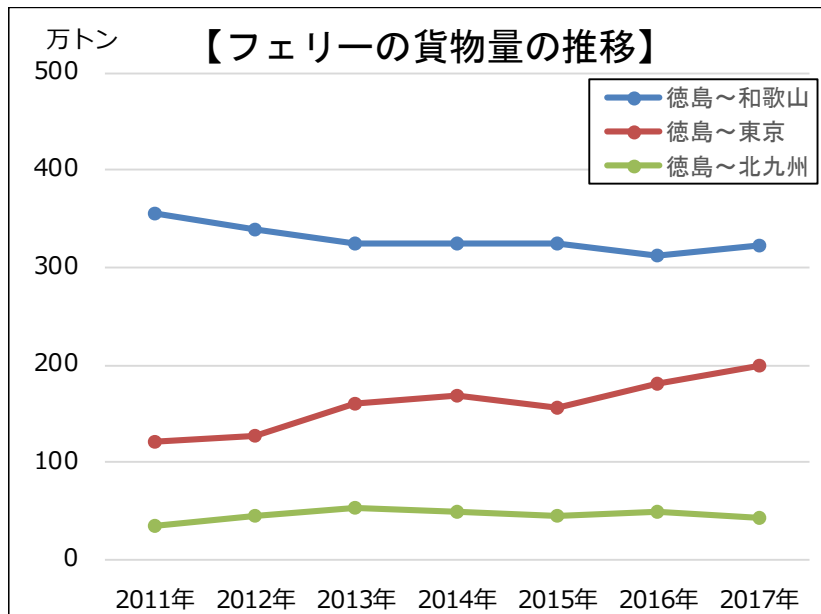


図 1.5 港の利用状況(フェリー)



出典: 港湾統計及び四国地方整備局調べ

図 1.6 フェリー貨物取扱量の推移

## (2) 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ます。

木材チップの取扱量は、2016年以降増加傾向にあり、2017年は約90万tにおよびます。



図 1.7 港の利用状況(木材チップ)

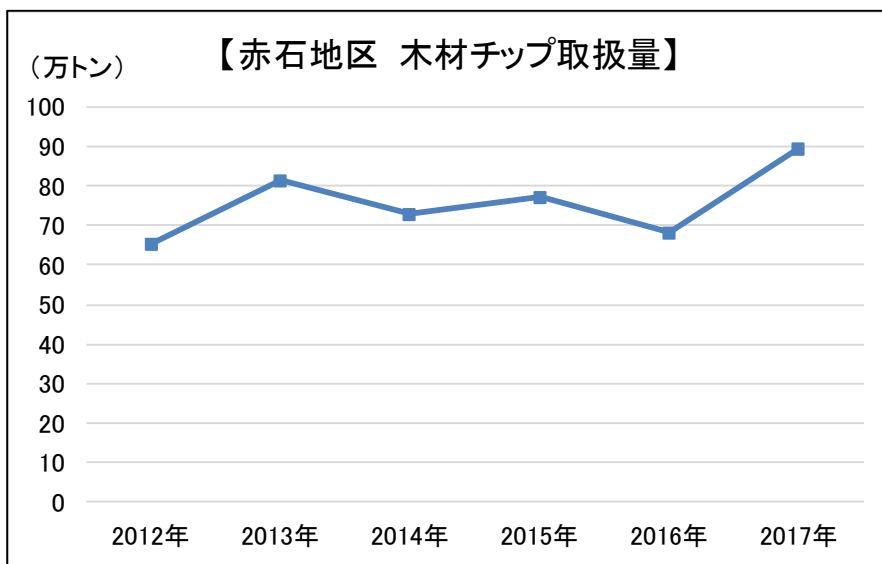


図 1.8 木材チップ取扱量の推移

資料: 徳島県調べ

### (3) 原木

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ます。  
 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ます。  
 原木(輸入)の取扱量は、90千 $m^3$ 程度で推移しています。



図 1.9 港の利用状況(原木)

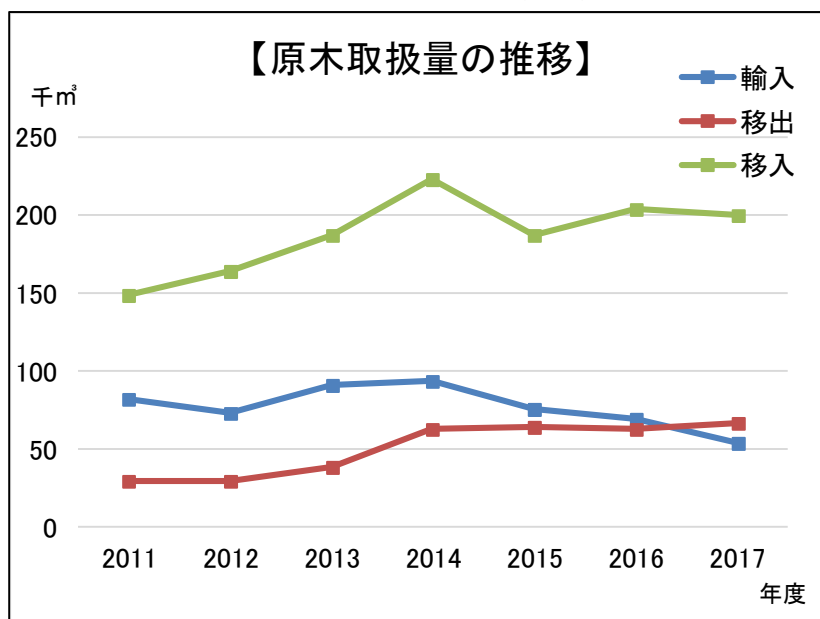


図 1.10 原木取扱量の推移

出典：徳島県  
 注) 移出入は陸送も含まれる。

#### (4) コンテナ貨物

1995年(H7)に沖洲(外)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、2011年(H23)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ました。コンテナ貨物取扱量は、20,000TEU程度で推移しています。



図 1.11 港の利用状況(コンテナ貨物)

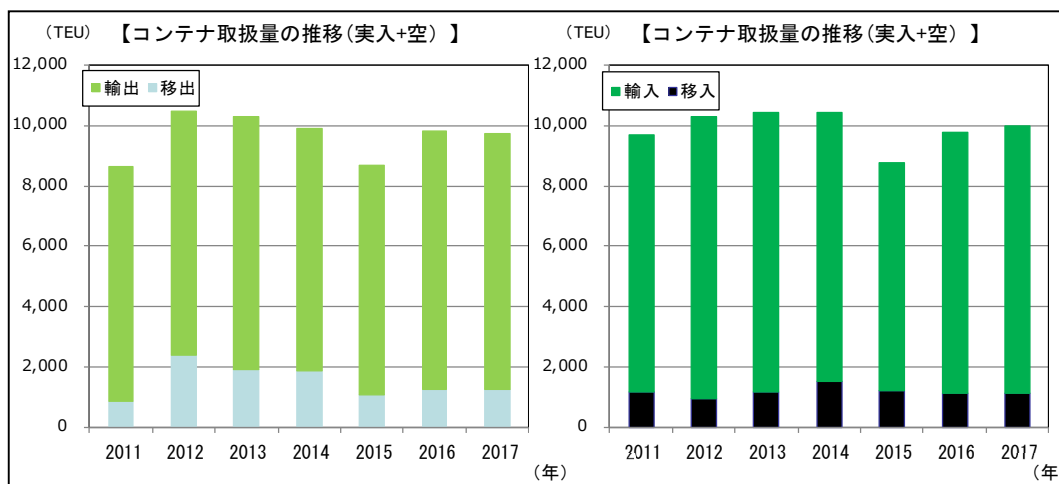


図 1.12 コンテナ貨物取扱量の推移

### 1-3.徳島小松島港を取り巻く状況の変化

#### 1-3-1. 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ります。ただし、徳島市は比較的、全国の動向に近くなっています。

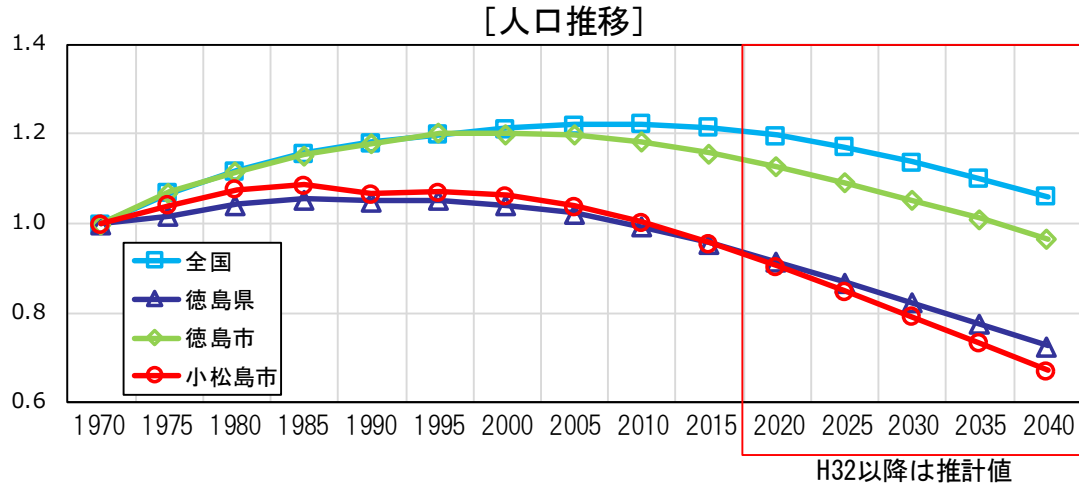
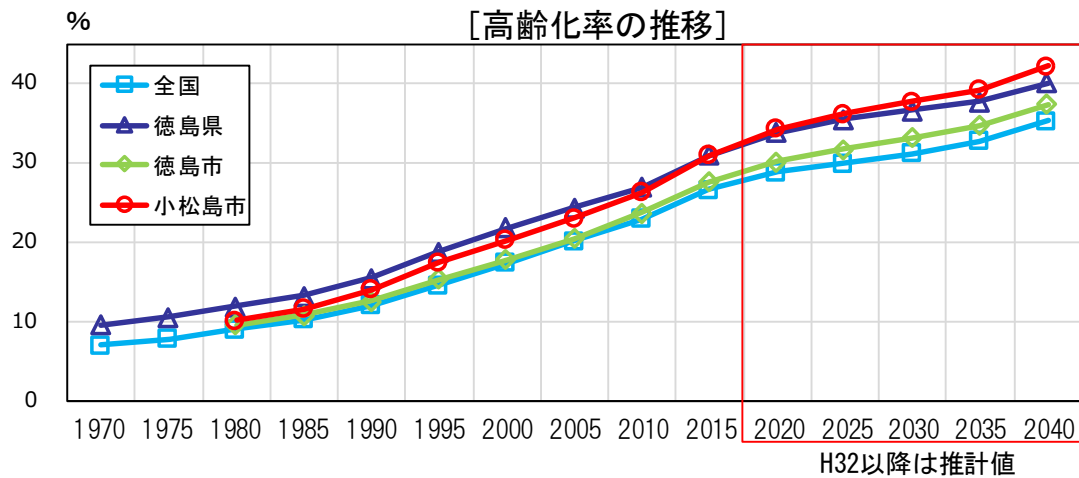


図 1.13 人口推移(全国、徳島県、徳島市、小松島市)



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

図 1.14 高齢化率の推移(全国、徳島県、徳島市、小松島市)

### 1-3-2. 製造品出荷額及び貿易額

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

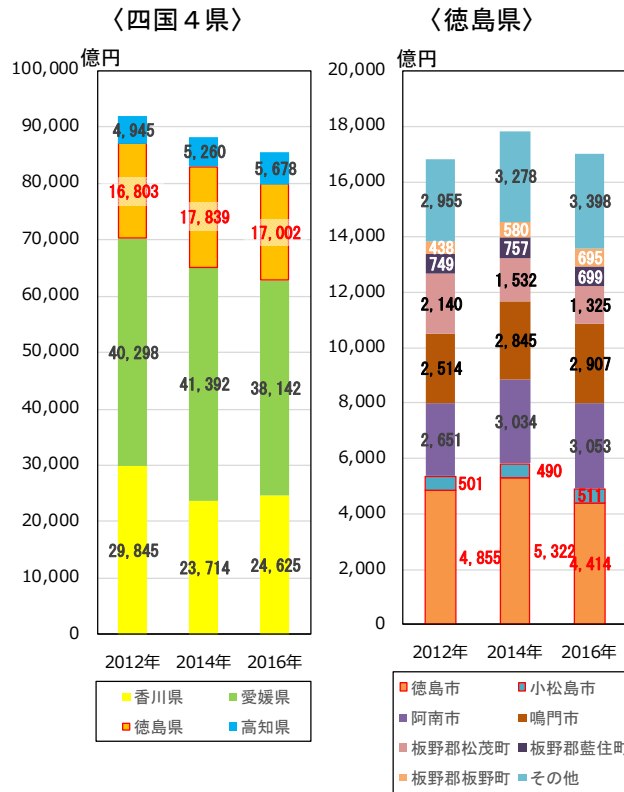


図 1.15 製造品出荷額

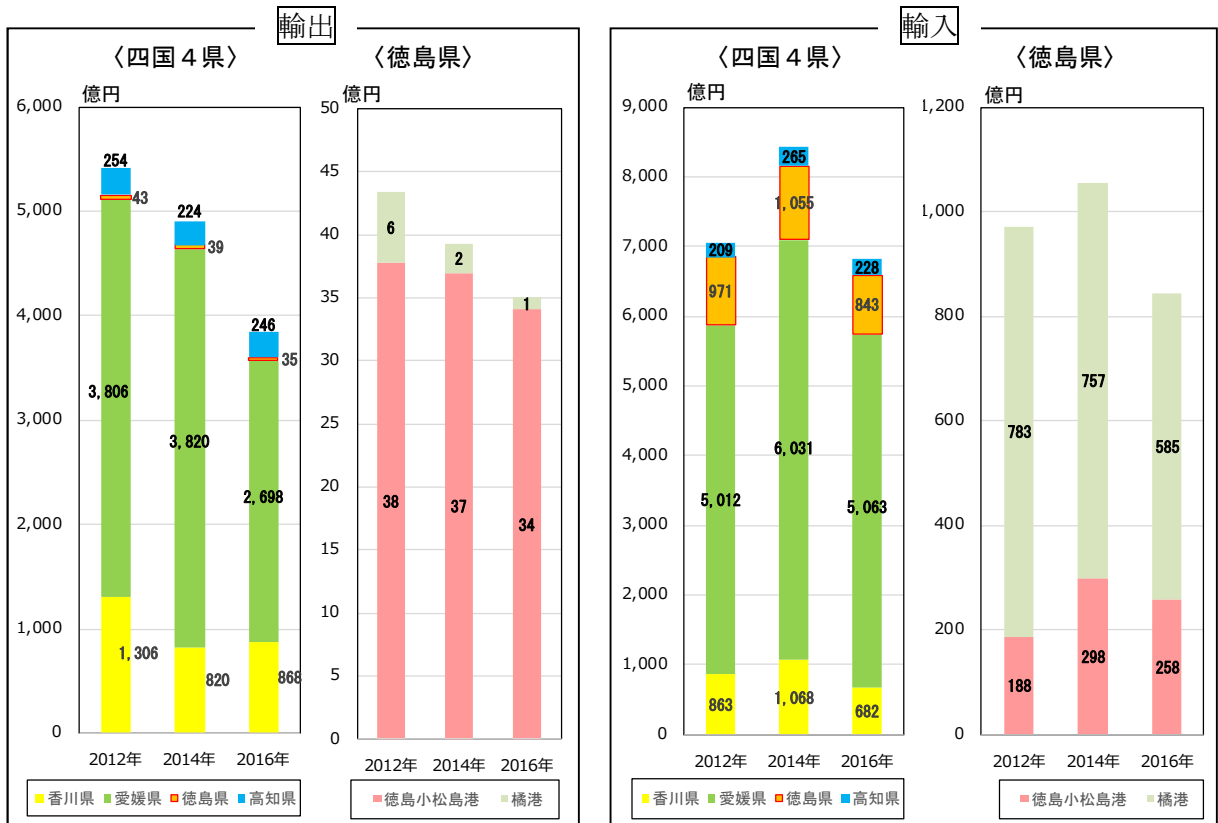
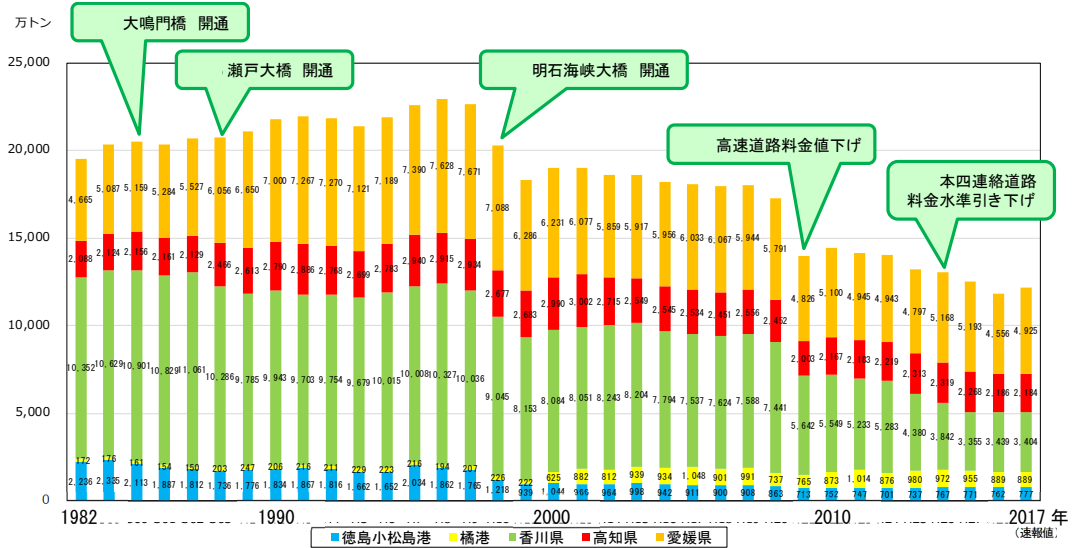


図 1.16 貿易額 (左：輸出、右：輸入)

### 1-3-3. 海上取扱貨物量

四国内重要港湾の貨物量が減少傾向にあります。徳島小松島港においても貨物量が大きく減少しています。



出典：港湾統計、四国地方整備局調べ  
 ※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

図 1.17 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)

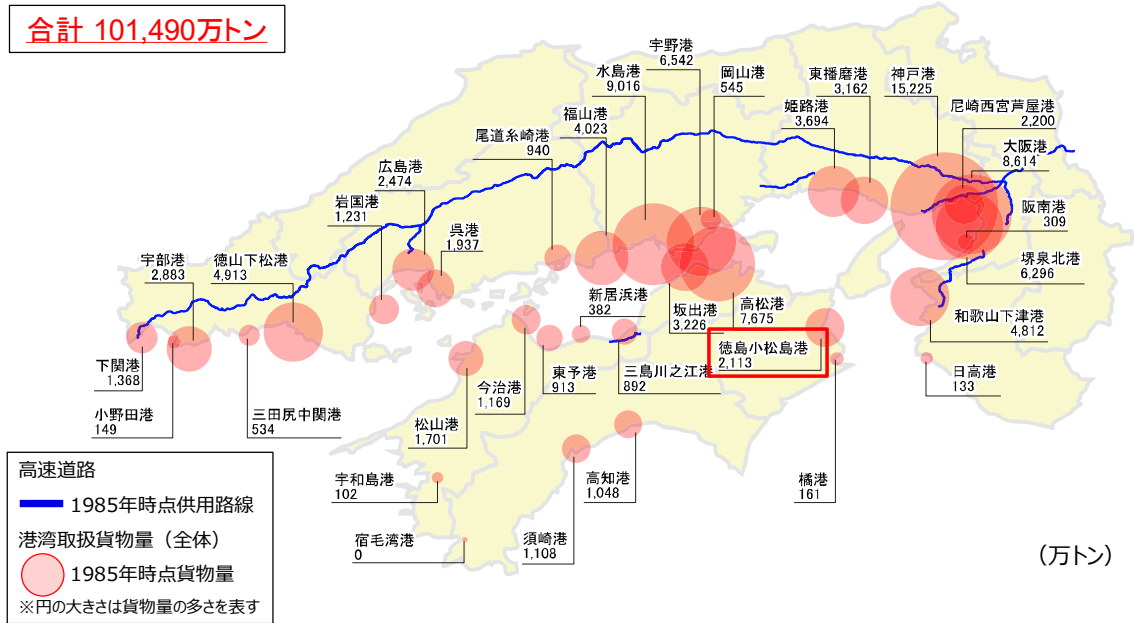


### 1-3-4. 海上取扱貨物量の比較

1985年(S60)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・神戸港を中心に高くなっています。

大鳴門橋(1985年)、明石海峡大橋(1998年)の開通後、瀬戸内海周辺の港湾では貨物量が減少しました。2016年(H28)特に、徳島小松島港の貨物量は大きく減少しています。

〔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）（1985年時点）〕



〔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）（2016年時点）〕

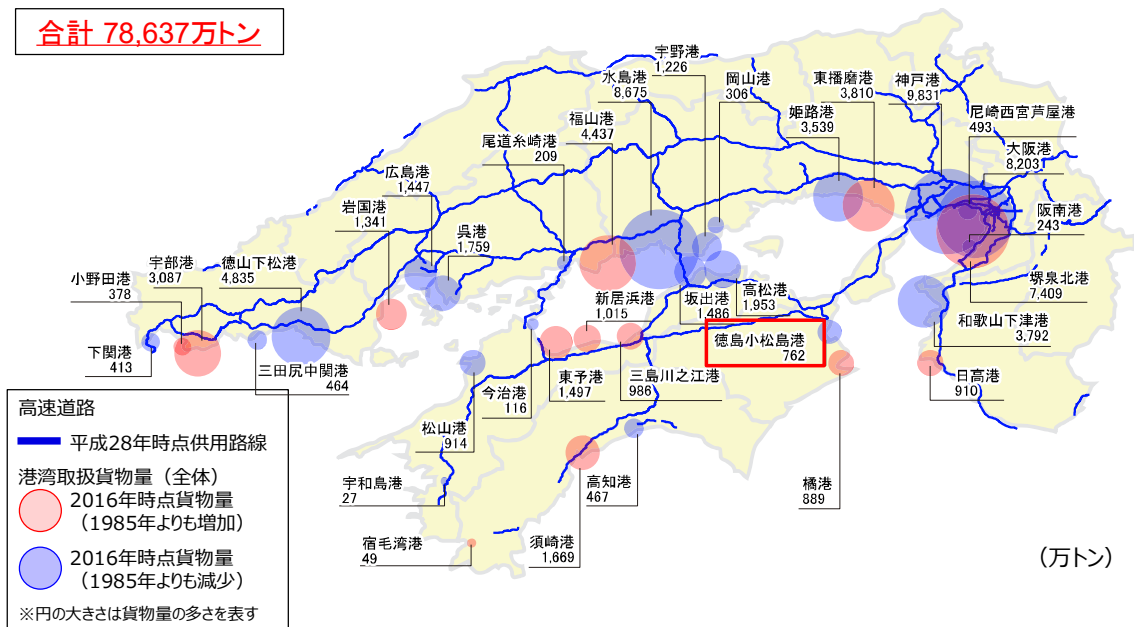


図 1.18 瀬戸内海地域における海上貨物量の比較(上：1985年出典：各県港湾統計 年報)

### 1-3-5. 船舶の大型化

ウイークリーで就航する SINOKOR のコンテナ船は、ドッグ入り時の代替船として大型コンテナ船を配船しました。(2018.4.29～2018.7.25)

徳島小松島港に寄港する SINOKOR、HEUNG-A は、2020 年末を目途にコンテナ船事業を統合する予定です。(2019 年 4 月発表)

2 社は船舶を集約・大型化して荷役効率化を図ることで調整しており、今後、コンテナ船の大型化 (10,000～15,000GT 級) が進む見通しです。

○代替船として入港した大型コンテナ船

従来のコンテナ船		代替配船された大型コンテナ船
SINOKOR TIAJIN 総トン数:9,038GT 全長:135.7m コンテナ個数:834TEU	➔	KALAMAZOO 総トン数:9,743GT 全長:143.2m コンテナ個数:1,042TEU
SINOKOR AKITA 総トン数:9,038GT 全長:135.7m コンテナ個数:834TEU		PACIFIC CARRIER 総トン数:9,940GT 全長:147.9m コンテナ個数:1,118TEU

○統合する2社の運航スケジュール(2019.5時点)

船社	船名	曜日	寄港地	代理店
興亜海運 (HEUNG-A) 長錦商船 (SINOKOR)	HEUNG-A HAIPHONG (1,003TEU)	火	釜山～志布志～徳島 ～仙台～鹿島～釜山	徳島港湾荷役 (株)
興亜海運 (HEUNG-A)	ACACIA LAN (602TEU)	金	釜山～高知～福山～ 高松～徳島～徳山～ 釜山	日本通運(株) 小松島事業所

図 1.19 コンテナ船の大型化

チップ船は 2014 年には全長 199.9m 未満船が 3 分の 1 を占めていましたが、2015 年以降は 2～3 割となり、199.9m、200m 以上の船舶が増加しました。

現在では 199.9m 以上の船舶が主流となっており、210m 級の船舶が増加しています。このため、今後は現状の岸壁では対応できない可能性があります。

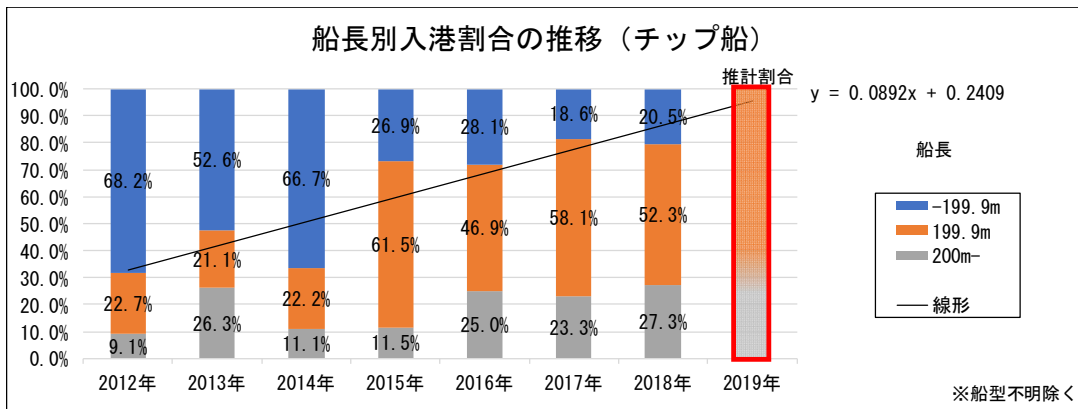


図 1.20 チップ船の大型化

資料：徳島県データ

### 1-3-6. クルーズ船寄港状況

#### (1) 瀬戸内海・四国

徳島県内において、クルーズ船の寄港実績があるのは、徳島小松島港のみです。

四国の港湾においてクルーズ船の寄港が増加し、2018年は過去最高の185回(前年比約2倍)となっています。2018年のクルーズ船による訪日乗降客は約63,900人となっています。

2019年は、175回の寄港が予定されています。

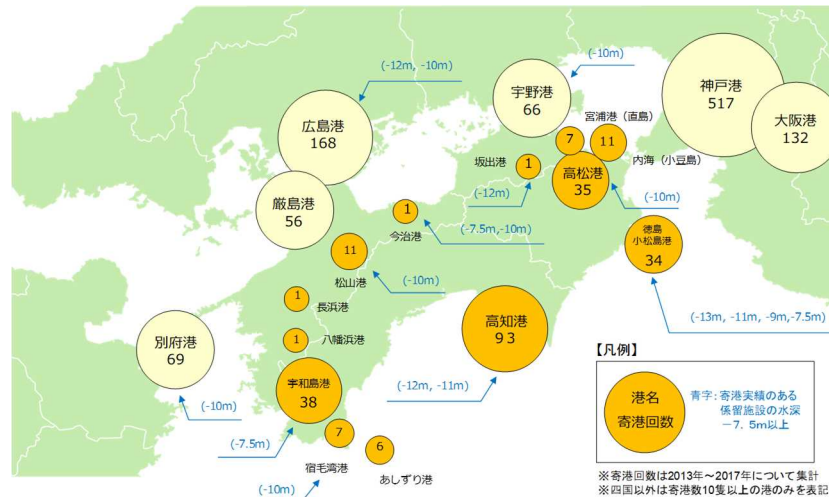


図 1.21 瀬戸内海地域におけるクルーズ船寄港状況

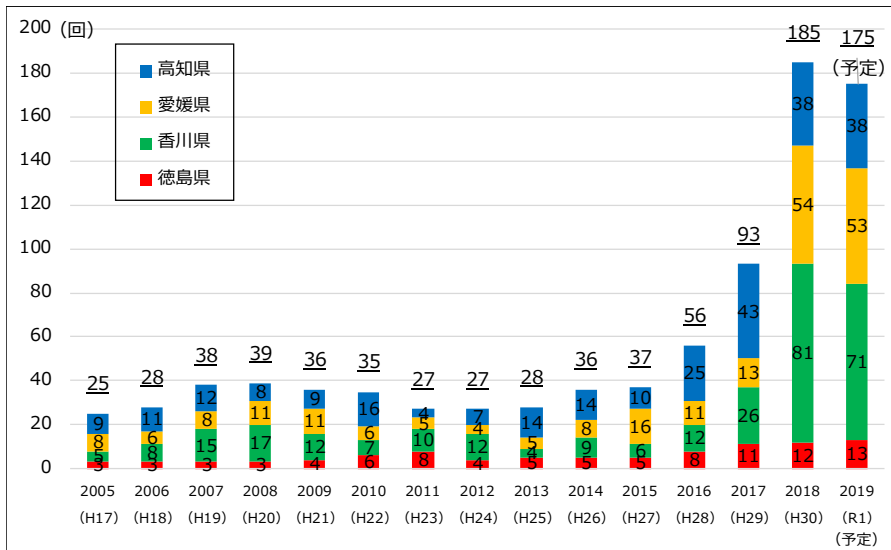


図 1.22 四国のクルーズ船寄港数の推移(外国船社と日本船社の合計)

表 1.3 クルーズ船により四国を訪れた訪日乗降客数

		平成28年(実績)	平成29年(実績)	平成30年(実績)
外国人旅客数(人)	四国計 (前年比)	約55,700	約95,700	約63,900 (0.67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。

③一部の公表不可なクルーズ船の旅客者数は除いている。

## (2) 徳島小松島港

徳島小松島港における 2017 年(H29)のクルーズ船寄港数は 11 隻と、2015 年(H27)と比べて大幅に増加しています。2017 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・賑わい創出に寄与しています。

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」、「ばしふいっく・びいなす」、「にっぽん丸」が継続して寄港しています。

外航クルーズ船は赤石地区を中心に寄港しています。2015,16年に大型クルーズ船(12万t級の「ダイヤモンド・プリンセス」、「ゴールデン・プリンセス」)が寄港しました。2018年4月4日(H30)には、初寄港となる14万t級の「マジスティック・プリンセス」が寄港しました。2019年は、初寄港となる「MSC スプレディダ」の6回の寄港が予定されています。

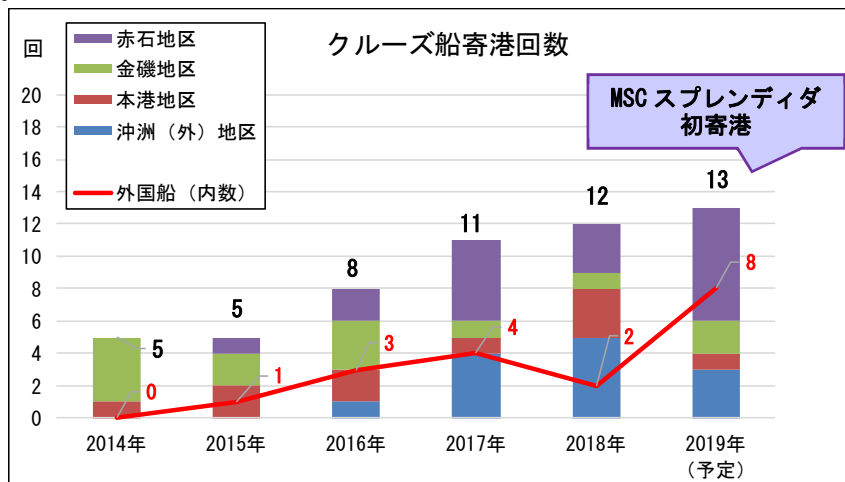


図 1.23 徳島小松島港クルーズ船寄港回数

表 1.4 岸壁別寄港回数

地区・バース名	クルーズ船	寄港回数	
2019年寄港予定	沖洲(外)地区・岸壁(-7.5m)	にっぽん丸 ばしふいっく・びいなす	2回 1回
	本港地区・岸壁(-9m)	ル・ラペルーズ	1回
金磯地区・岸壁(-11m)	飛鳥II	2回	
赤石地区・岸壁(-10m)、岸壁(-13m)	MSC スプレディダ	6回	
	ダイヤモンド・プリンセス	1回	



図 1.24 徳島小松島港クルーズ船寄港岸壁

## 2. 徳島小松島港への要請

### 2-1. 港湾利用上の要請

#### 2-1-1. 有識者意見

徳島小松島港中期構想・活性化検討委員会の意見を踏まえ、各地区への要請を以下に整理しました。

表 2.1 地区別の主な意見（委員会）

地区	種別	要 請
赤石	同時接岸	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 大型コンテナ船が入港した際には、チップ船との同時荷役が出来なかったため、夜間に荷役した。水深 13m 岸壁の延伸により、貨物船の 2 隻同時接岸、貨物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。</li> </ul>
	用地不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 背後上屋が不足している。水深 7.5m 岸壁の背後に上屋を整備した場合、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。</li> </ul>
	道路アクセス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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としている。シンガポールなど、海外の整備・運営手法を参考にするのも一つの手段である。</li> <li>● クルーズ船寄港時にツアーバスの渋滞が発生するため、滞在時間が減少してしまう。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。</li> <li>● 赤石の IC からのアクセスが今後課題となる。赤石地区は、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ると良い。</li> </ul>
	航路開設	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>
	整備方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 赤石地区を充実する上で具体的な事は、①整備延長が残りわずかとなっている水深 13m 岸壁の整備、②水深 7.5m 内航岸壁の 10m 外航岸壁化、③水深 7.5m と水深 10m の岸壁間の埋立てである。これにより、本来の機能を発揮できるのではないかな。</li> </ul>
金磯	整備方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 外航船は効率輸送に向け大型化が進み、PKS 船においては水深 12m 岸壁が必要である。</li> </ul>
津田	コンテナ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。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。</li> </ul>
	原木	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 原木輸入船の海外からの直接入港が要望されている。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な。</li> </ul>
本港	安全支援港	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 徳島小松島港が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な。</li> <li>● 安全支援港が実現すれば、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。</li> <li>● 今後、船舶の自動化、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。</li> </ul>
	利便施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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）の設置を追加して欲しい。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。</li> </ul>

表 2.2 地区別の主な意見（委員会）

地区	種別	要 請
全体	道路 アクセ セス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。港湾整備と併せて、アクセス面の検討が必要である。</li> <li>● 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。</li> </ul>
	クル ーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 整備には理由付けが求められる。</li> <li>● 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。</li> <li>● クルーズ船の動向予測は難しい。超大型化のクルーズ船は、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。航空需要のようにバ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。</li> </ul>
	将来 構想	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。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、防災機能等が組み込める。</li> <li>● 長期の方向性を考えながら絵を描く必要がある。</li> <li>● 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。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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 将来の想定は難しく、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。</li> <li>● 需要の予測は難しく、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み、情報を発信することで需要は変わる。想定外に変化する需要に対応する必要もある。</li> </ul>
	ゾー ン	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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、においの強い木材、チップは市街地から離すなど）。津田地区は市街地に近く、赤石地区は離れている。</li> <li>● 近隣の特長（工業地区、住居地域）から影響を鑑みて、ゾーン化すべきである。</li> <li>● 各地区に目的を設定し、特化した整備が望ましい。</li> <li>● 現在、深さや延長など①船のスケールで岸壁を分担し、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。</li> </ul>
	意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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、クルーズ船は趨勢を見据えていく必要がある。</li> </ul>
その 他	<ul style="list-style-type: none"> <li>● クルーズ船、貨物船の2030年に向けた方向性を定め、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混在と考えている。</li> <li>● 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。</li> </ul>	

## 2-1-2. 背後企業からの要請

### (1) ヒアリング

徳島小松島港背後の主要企業へのヒアリングより、港への要望を以下に整理しました。

表 2.3 地区別の主な意見（背後企業）

地区	種別	要 請
		<div data-bbox="523 539 1177 698" style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;">企業ヒアリングにより得られた要望・意見は、 ヒアリング先へ記載方法について調整中。</div>

## (2) アンケート結果

「日本貿易振興機構（ジェトロ）徳島」と徳島県が取りまとめた「徳島県国際取引企業名簿」に掲載されている企業 203 社を対象にアンケートを実施し、原材料調達や生産品出荷、港湾の利用・要望を整理しました。（回答企業 43 社、回答率 21%）

### ■ 1 事業概要について

○売上高規模は、100 千万円以下の事業所が 19 件で半数を占める。1,000 千万円以上は 3 件である。

○従業者規模は、50 人以下が 23 件で半数以上を占める。200 人以上は 5 件である

○その他の生産拠点は、四国から近畿・中部に集中し、特に、徳島県が 5 件で最も多い。海外では、中国が多い。

### ■ 主な生産品目及び原材料や燃料の生産・消費の実績について

○農林水産品、鉱産品を原料に工業品を生産している事業所が多い。燃料は、化学工業品が 6 件で最も多い。

### ■ 貴事業所の設備投資などの見通しについて

○事業所の設備投資は、14 事業所で「検討中、計画済」であり、そのほとんどが「1.設備投資計画」である(※5 件は徳島小松島港の利用なし)。半数(7 件)は 2018 年度中の設備投資を予定している。

### ■ 原材料・商材の入荷(調達)について

○徳島小松島港のみ利用が 6 件(30%)、他の港湾との併用が 17 件(85%)

### ■ 生産品・商品の出荷について

○徳島小松島港のみ利用が 0 件、他の港湾との併用が 4 件(31%)※神戸・大阪港は 11 件(69%)

### ■ 徳島小松島港の利用拡大に向けた施策について

○港湾を利用する上での問題点は、「2.便数・頻度が少ないため利便性が低下」が 12 件で最も多い。

「4.その他」(6 件)では、①時間がかかる(輸送速度)、②消費地が近い港湾(大阪・神戸・東京)の利便性が高い、③陸送がメイン、④自社で輸送モードを決められないなどが挙げられる。

○期待される施策は、「1.輸送コスト削減化への取組み」が 7 件、「2.寄港便数増加への取組み」が 8 件である。施策に対する意見では、「2.」に対し、ダイレクト便(中国・タイ)や東南アジアルートに対する要望が挙げられる。

### ■ 徳島小松島港で希望する利用内容について

○希望する利用内容は、②ヤードや③倉庫での仮置き・保管に対する要望が多い。

### ■ その他意見、要望等について

○その他の意見としては、①検査の簡略化、②増便、③台湾行の直行便、④航路の存続などの要望が挙げられる。



## 2-2.上位関連計画

### 2-2-1. 国

#### (1) 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針（2017年7月、国土交通省港湾局）

##### 今後の港湾の進むべき方向性

- ①産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築
- ②国民の安全・安心の確保への貢献
- ③良好な港湾環境の形成
- ④活力のある美しい港湾空間の創造と適正な管理
- ⑤クルーズ船の受入れの促進
- ⑥新たな海洋立国の実現に向けた海洋政策の推進
- ⑦ストック型社会に対応した効率的・効果的な事業の実施

##### 港湾相互間の連携の確保（四国地域）

- ・四国地域では、瀬戸内海側と太平洋側の重要港湾が連携して海上輸送網の拠点としての機能を担う。
- ・複合一貫輸送は、利用者ニーズ、地理的立地条件を活かして適切に機能分担。
- ・国際戦略港湾（大阪・神戸港）と連携し、国際フィーダー航路による輸送を強化。

#### (2) 港湾の中長期政策「PORT2030」（2018年7月、国土交通省港湾局）

##### 2030年の港湾の役割

- ①列島を世界につなぎ、開く港湾【Connected Port】
- ②新たな価値を創造する空間【Premium Port】
- ③第4次産業革命を先導するプラットフォーム【Smart Port】

##### 方向性

- ①グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築
- ②持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築
- ③列島のクルーズアイランド化
- ④ブランド価値を生む空間形成
- ⑤新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成
- ⑥港湾・物流活動のグリーン化
- ⑦情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
- ⑧港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

2-2-2. 県

(1) 新未来「創造」とくしま行動計画(2018 年度版, 徳島県)

将来ビジョン ⇒ 「オンリーワン徳島」 一歩先の未来を具現化する。

- ① 世界へ発信「笑顔の TOKUSHIMA」
- ② 世界に誇る「強靱な TOKUSHIMA」
- ③ 世界とつながる「創造の TOKUSHIMA」



行動計画 (H27-H30)

概要	工程 (年度別事業計画)			
	H27	H28	H29	H30
港湾BCPを策定した防災拠点港数 (累計)	推進 2港	2港	3港	→
放置艇の解消に向けた取組を推進	推進			→
老朽化対策に着手した港湾施設 (岸壁等) 数 (累計)	推進 14施設	14施設	15施設	17施設
「クルーズ来県者数」 ※「大型クルーズ客船」の初寄港 (H27)	推進 4,500人	4,900人	11,700人	15,000人
コンテナ貨物取扱量 (TEU) ※中国・東南アジア航路の開設 (H28)	推進 13,500	15,000	16,500	17,000
防波堤の延伸整備<沖洲 (外) 地区>	促進			→
複合一貫輸送ターミナルの整備<沖洲 (外) 地区>	促進			→
津田地区活性化計画の実現に向けた埋立造成		推進	→	埋立概成
「津田地区活性化計画」の策定	推進			→

目指すべき10年程度先の姿<2025年頃>		実現のための主な施策の方向性
<b>Ⅲ 環境先進とくしまの創造</b>		
2. 自然エネルギー立県	地域のポテンシャルを活用し、安定的にエネルギーが供給される社会 県内に豊富に存在する「海洋自然エネルギー」のポテンシャルを有効活用して、「洋上風力」や「潮流」発電などが導入され、事業者だけでなく、地域にも恩恵が享受されています。	太陽光に加え、風力や小水力、潮流、波力などの幅広い分野で、民間事業者の事業化を支援し、地域経済及び地域社会の活性化や雇用の創出を促進します。
<b>Ⅳ 経済好循環とくしまの創造</b>		
1. 経済加速①	地域経済のグローバル化への展開 徳島小松島港では、韓国や中国・東南アジアなどへコンテナ貨物船が定期運航し、「国際物流の拠点」となっています。	本県の産業振興と経済活性化を図るため、国際貿易の拠点である「徳島小松島港コンテナターミナル」の利用促進に向けた効果的な貿易振興策に取り組むとともに、産業構造の変化や時代のニーズへの対応を図るため、「物流機能の充実強化」、「既存ストックの有効活用」、「防災機能の強化」の観点から、徳島小松島港の活性化に取り組みます。
1. 経済加速③	もうかる農林水産業 高い生産技術力と消費者ニーズを捉えた販売戦略などにより、「とくしまブランド」がより一層充実するとともに、輸出や6次産業化の推進により、県産農林水産物や加工品の需要が国内外に広がっています。	県産農林水産物や食品の需要拡大に向け、輸出国・輸出品目の重点化、輸出品目と輸出量の拡大や「輸出型産業地形成」など、輸出の拡大を推進するとともに、「徳島大学・生物資源産業学部」と連携し、6次産業化人材の育成、地場産業との連携による6次産業化ビジネスモデルの創出を支援します。
5. 新次元林業	生産倍増・消費拡大「新次元林業」 「徳島すぎ」がその品質の高さから市場での評価が高まり、オリンピック関連施設で利用されるとともに、首都圏やアジアをはじめとする海外へ販路が拡大されています。	県産材製品の品質向上や商品開発を進め、森林認証材の流通を促進し、オリンピック関連施設への利用や、海外輸出を推進するとともに、構造材だけでなく、床板等の内装材や建具まで、住宅に必要な県産材製品をまるごと輸出するシステムを構築します。
<b>Ⅴ 世界へはばたくとくしまの創造</b>		
1. にぎわいひろがる①	交流広がる快適・交通ネットワーク 四国横断自動車道(鳴門～阿南間)が開通し、南へと続く阿南安芸自動車道の整備促進により、都市間をはじめ、徳島阿波おどり空港や徳島小松島港など、拠点施設へのアクセスが飛躍的に向上し、経済・産業の発展や観光振興による活力ある地域づくりが進んでいます。 県内の高規格幹線道路、地域高規格道路及びその周辺道路の整備や機能の強化が進み、空港や港湾との連携によって多様な輸送形態が生まれ、物流コスト削減に伴う産業競争力の強化により企業立地が進むとともに、観光客が大幅に増加しています。	高速交通ネットワークの充実を図るため、「徳島県道路整備利用促進基金」も活用し、四国横断自動車道(徳島JCT-阿南間)、阿南安芸自動車道及びその周辺道路の整備促進に取り組めます。
1. にぎわいひろがる②	おもてなしの心豊かな観光立県 ひろがる国際交流・多文化共生 「西洋の地中海」と並び称される、「東洋の瀬戸内海」の東の玄関口である徳島小松島港には、毎年多くの国内外クルーズ客船が寄港し、港のにぎわい創出や地域経済の活性化が図られています。	徳島小松島港への国内外クルーズ客船の寄港を継続・拡大させるため、広域連携等による積極的な誘致活動や、受入態勢の充実強化に取り組めます。
2. 世界とつながる		

## 2-2-3. 市

### (1) 徳島市

#### 1) 徳島市まちづくり総合ビジョン(2018年度版、徳島市)

**将来ビジョン** ⇒笑顔みちる水都 とくしま

- ①未来に笑顔を「つなぐ」まち
- ②市民の笑顔を「まもる」まち
- ③活力ある笑顔が「おどる」まち

#### 【徳島小松島港に関する方針】

**徳島市未来チャレンジ総合戦略** 「都市の魅力発信」 広域観光地域づくりの推進

○誘客の促進及び着地型・体験型旅行商品開発促進

◆インバウンド対応事業(客船の歓迎、キャンペーン等)

### (2) 小松島市

#### 1) 小松島市第6次総合計画(2017年4月、小松島市)

**テーマ(目標とする都市像)** ⇒未来へ輝く 希望と信頼のまち こまつしま

- ①住みたい
- ②働きたい
- ③安心して子育てしたい

#### 【徳島小松島港に関する方針】

**4つの重点政策** 政策③「未来への活力を育むまちづくり」

施策7-1 産業の振興とブランド産品育成(港湾施設等を活用した企業誘致の促進)

施策7-2 観光交流によるにぎわいの創出(港などの地域資源を活用した体験型観光)

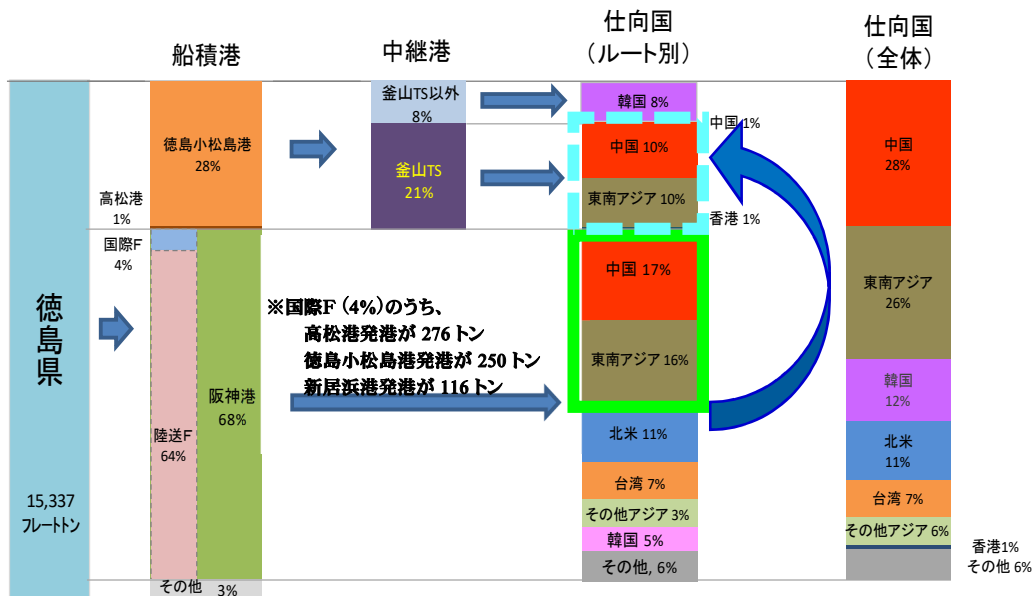
## 2-3.徳島小松島港の課題及び要請

### 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

徳島県内貨物の主な輸出仕向国は、中国が28%、東南アジアが26%、韓国が12%、その他に北米や台湾等となっています。

徳島小松島港では、県内輸出貨物全体の28%を取り扱っており、定期コンテナ船が就航する韓国や、韓国（釜山）トランシップを利用した中国・東南アジア向けの輸出に利用されています。

現在は中国・東南アジアへのダイレクト便がないため、中国・東南アジア向け貨物の約4割が徳島小松島港から韓国（釜山）トランシップを利用しています。



出典:国土交通省「2013年 全国輸出入コンテナ貨物流動調査」  
注)本調査は2013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。

図 2.1 貨物流動の現状流動図(輸出・2013年)

## 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くなっています。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しています。既存船はその他の航路への転配(カスケード化)が進んでいます。

赤石地区では、岸壁(-13m)でバルク貨物(木材チップ)を扱っており、船舶の大型化が進んでいます(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)が配備されています。

この結果、2 隻同時接岸に同一係船柱の使用や係船ロープが交差するケース、コンテナ船が沖待ちし、荷役が出来ないケースが発生しました。

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ます。

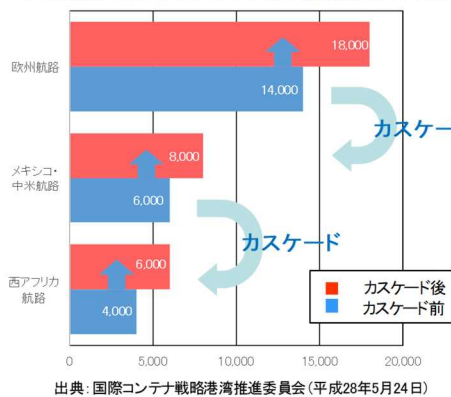


図 2.2 大型コンテナ船の沖待ち



図 2.3 大型コンテナ船とチップ船の同時接岸

<主要航路に投入されるコンテナ船の積載能力(TEU)の変化>



<既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)

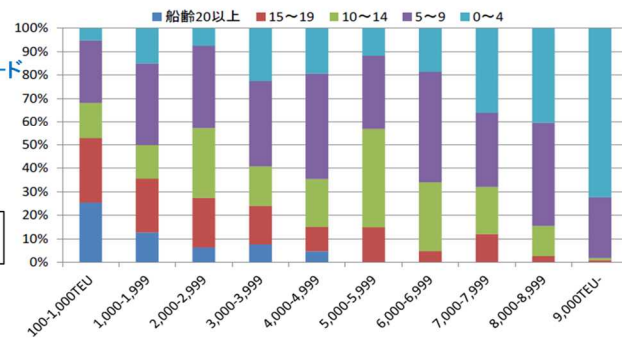


図 2.4 左: カスケード化、右: 既存コンテナ船の構成

### 課題3 港湾施設の老朽化・陳腐化への対応

徳島小松島港は、1949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（外）地区、赤石地区を順次整備してきました。施設建造から40年以上経過しているものが多く、一部の施設では荷役が禁止されており、利用に支障が出ているため、早急な老朽化対策が必要です。

また、沖洲（外）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す。津田地区岸壁(-10m)では、1981年度供用後、原木を取扱っていますが、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ます。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ます。

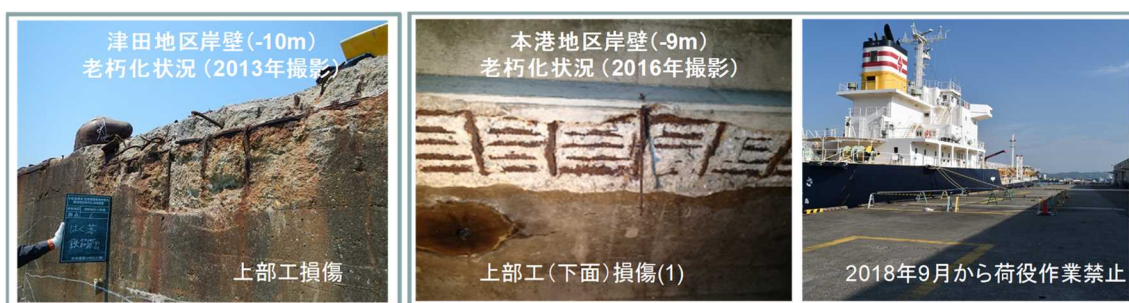


図 2.5 港湾施設の老朽化状況



図 2.6 上：本港地区県営倉庫、下：津田地区岸壁

表 2.4 岸壁の老朽度

地区名	施設名	水深(m)	延長(m)	整備年次	経過年数 (2018年時点)	所有者
沖洲(外)地区	沖洲(外)岸壁(耐震)	-7.5	130	1991	27	管理者
	沖洲(外)地区岸壁(-8.5m)	-8.5	270	2014	4	国
津田地区	津田地区-10m岸壁	-10	203	1974	44	国
本港地区	新港岸壁	-9	176	1960	58	国
	新港北岸壁	-6.4	218	1934	84	管理者
	新港南岸壁	-6.4	221	1934	84	管理者
金磯地区	金磯地区-11m岸壁	-11	200	1973	45	国
	金磯地区-9m岸壁	-9	186	1967	51	国
	金磯地区-4m岸壁	-4	260	1967	51	国
赤石地区	赤石地区岸壁(-13m)①	-13	264	2000	18	国
	赤石地区岸壁(-13m)②	-13	122	2012	6	国
	赤石地区岸壁(-10m)①	-10	170	2004	14	国
	赤石東岸壁二(耐震)	-7.5	130	2005	13	管理者

40年以上経過  
50年以上経過



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	緑色
1976年 (昭和51年) ~ 1995年 (平成7年)	40年未満	黄色
1956年 (昭和31年) ~ 1975年 (昭和50年)	60年未満	紫色
1955年 (昭和30年) 以前	60年以上	赤色

※破線は、補助施設であり、経過年数は想定を含む

図 2.7 老朽化が進む施設の分布



#### 課題4 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す。

津田地区においては、2016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水面貯木場)の埋立てが実施されています。



出典:「徳島小松島港津田地区活性化計画」概要図

図 2.8 背後用地の利用状況・利用計画

## 課題5 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、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す。

小松島市第6次総合計画(2017.4)や小松島南部のまちづくり方策(2018.2)においても、市街地と高速道路を結ぶ県道の早期完成や、地域活性化インターチェンジの実現が位置づけられており、県道小松島港線(江田バイパス)が2019年2月に開通しました。

小松島市第6次総合計画(2017.4)

「未来へ輝く 希望と信頼のまち こまつしま」(2017年度～2018年度)抜粋

### 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

- 地域活性化インターチェンジについては、四国横断自動車道の有効活用と、一般道路の渋滞緩和や地域の活性化を図るなど、地域資源をいかした将来のまちづくりを展望する上で必要不可欠な社会基盤であることから、その実現に向け取り組みます。



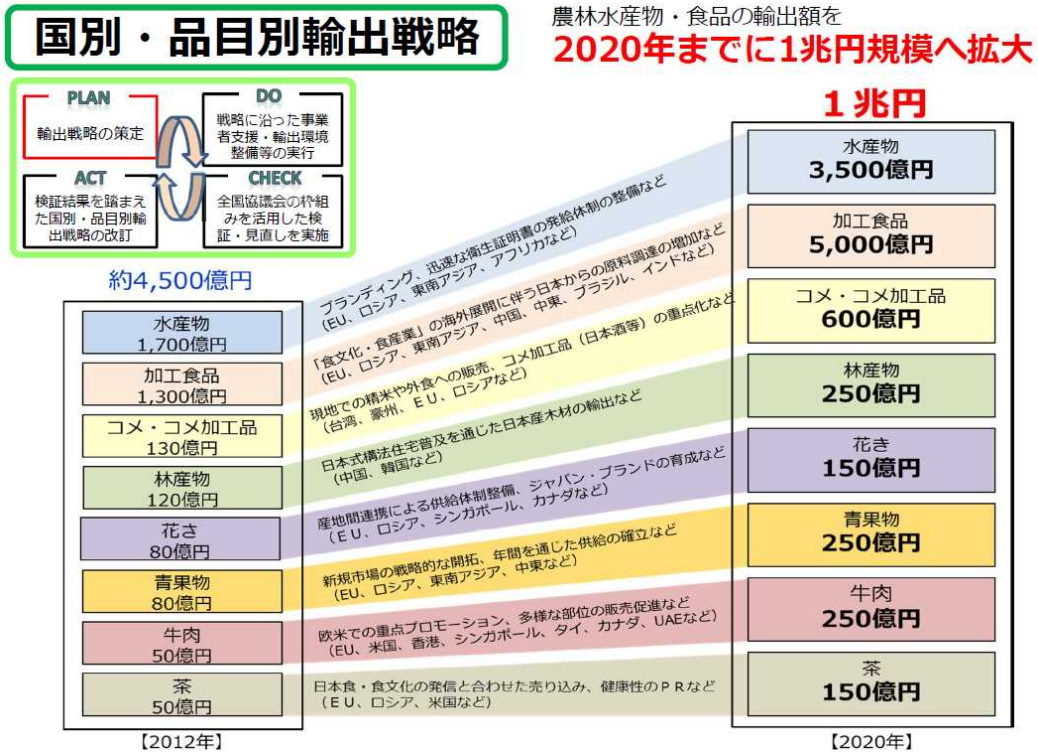
資料:小松島南部のまちづくり方策の概要(2018.2)

図 2.9 周辺の道路整備状況

## 要請 1 農林水産物の輸出促進

農林水産省では、農林水産物の輸出を「2020年までに1兆円規模へ拡大」と掲げています。現在の徳島小松島港の農林水産品輸出は、2014年から2017年にかけて徐々に増加していますが、「穀物及び同調整品」に品目が偏っています。

今後、安定した供給体制の構築など、地場産品の輸出のより積極的な促進が求められています。



資料：農林水産省

図 2.10 農林水産物・食品の国別・品目別輸出戦略

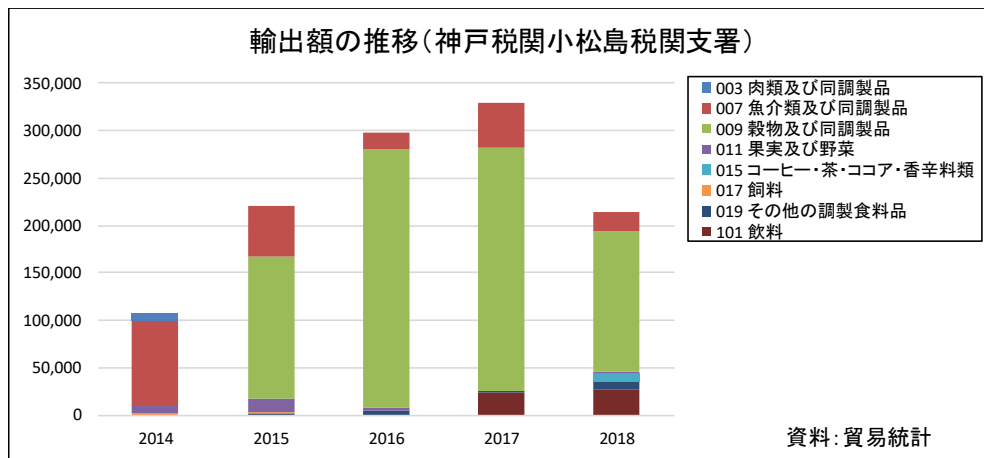


図 2.11 輸出額の推移（神戸税関小松島税関支署）

## 要請 2 港湾地域での観光振興

徳島小松島港では、クルーズ船の規模に応じて、主に4地区（赤石、金磯、本港、沖洲（外））に分散してクルーズ船が寄港しています。

今後、クルーズ船の寄港が増えるなか、港湾地域に賑わいなどの施設がより求められています。



図 2.12 クルーズ船の寄港岸壁と岸壁諸元



図 2.13 マジェスティック・プリンセス (H30.4.4 赤石地区寄港)

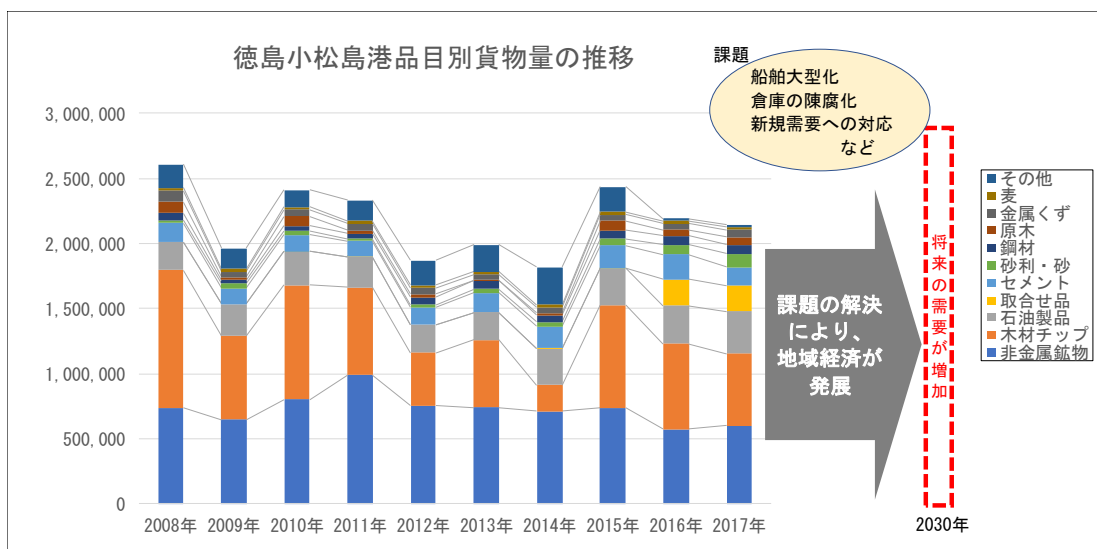
### 要請3 地域経済の活性化

近年、船舶の大型化やクルーズ需要の高まり、高速道路網の開通など、港湾を取り巻く環境は大きく変化しています。

津田地区では、新たに、発電容量 7.5 万kWのバイオマス発電所の建設が発表されています（2023年3月運転開始予定）。

また、赤石地区で木材チップを取り扱う製紙会社は、近隣の阿南市において発電容量 7.5 万 kW のバイオマス発電所建設を発表しています。

地場産業の発展に応じた柔軟な対応により、地域経済の活性化に貢献することが求められています。



資料：港湾統計年報

図 2.14 地域経済の活性化への貢献



資料：株式会社レノバ

図 2.15 徳島津田地区バイオマス発電所  
(イメージ図)



図 2.16 コンテナ船 (左) と  
4 万トン級貨物船 (右) の利用状況

### 3. 徳島小松島港の長期的なイメージ

徳島小松島港の長期的(概ね 20 年程度)なイメージを構想しました。長期的なイメージはバックキャスト思考(将来のあるべき姿から考える)により検討しました。

長期的なイメージ	新しい価値観を発信する「とくしま『未知』知るべ戦略」を支える徳島小松島港からの創造
----------	---



徳島小松島港を取り巻く状況の変化や新たな要請に対応すべく、PORT2030 に示される技術革新を取り入れ、機能の再編を行います。ここでは、長期的にみた我が国・徳島県の未来の姿を展望し、かつ港湾を取り巻く環境の変化を想定し、徳島小松島港の未来を描きます。

#### ●長期的にみた我が国・徳島県の姿(未来)

##### 【人口減少による生活環境、人手不足による労働環境の大変革】

- 例えば
- ・あらゆる分野で自動化による効率化へ
  - ・国内需要低迷による貿易力強化へ
  - ・外国人観光客の増加による観光立国へ
  - ・自然災害への対策による生活基盤の安定化へ など



##### 【港湾を取り巻く環境も大変革】

- 例えば
- ・AIによるあらゆる機能の自動化など  
→「物流」の果たす役割の拡大
  - ・魅力ある観光地へのクルーズ船の増大など  
→「賑わい・観光」の果たす役割の拡大
  - ・港湾・海岸の防災力の強化など  
→「防災・環境」の果たす役割の拡大

徳島小松島港の未来は

●新しい価値観を発信する徳島県を支える徳島小松島港の果たす役割は.....

徳島小松島港の3つの役割(機能)

AIによるあらゆる機能の自動化

港湾・海岸の防災力の強化など

物流・防災

徳島小松島港

賑わい・観光

魅力ある観光地へのクルーズ船の増大など

環境

次世代燃料に対応した環境への配慮など

○産業振興に貢献する付加価値の高い港湾へ

# 徳島小松島港の一步先の未来

新しい価値観を発信する「とくしま『未知』知るべ戦略」を支える  
徳島小松島港からの創造

徳島小松島港の物流・防災機能は・・・

## 時代の転換期に対応した港湾へ

### 四国の玄関口とくしま「AIターミナル」

- ①次世代高規格ユニットロードターミナルの拠点
- ②AI国際物流ターミナルの拠点
- ③災害時の港湾機能継続

徳島県の未来には・・・

- 安全安心「とくしま」の創造への貢献
- ・大規模災害に備えた広域的な連携強化に貢献する内航ユニットロード



イメージパース作成中

徳島小松島港の賑わい・観光機能は・・・

## 徳島ならではのおもてなし力を強化した港湾へ

### 水陸一体的な活用による魅力あるとくしま「臨海空間」

- ①クルーズ船を迎える海の玄関
- ②内航船の安全支援拠点

徳島県の未来には・・・

- 世界へはばたく「とくしま」の創造への貢献
- ・観光資源を掘り起こし、磨き上げ、魅力ある海に開けた空間形成に貢献



イメージパース作成中

未来の姿

## ○産業振興に貢献する付加価値の高い港湾へ

徳島小松島港の環境機能は・・・

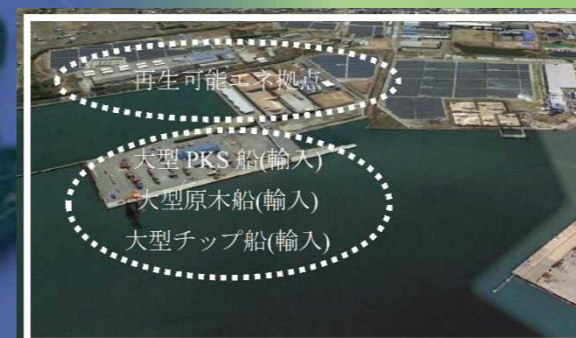
## 次世代技術による環境配慮型の港湾へ

### 次世代技術を取り込み強靱化したとくしま「臨海産業地帯」

- ①次世代エネルギー活用拠点
- ②地場産業を支える物流拠点

徳島県の未来には・・・

- 環境先進とくしまの創造への貢献
- ・臨海産業地帯など次世代エネルギーを活用した産業競争力の強化に貢献



イメージパース作成中

未来の姿



## 4. 徳島小松島港の中期構想

---

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)を策定しました。中期構想は、フォーキャスト思考(現状の課題や実績から考える)により検討しました。

### 4-1. 取組み方策

徳島小松島港が抱える課題に対し、将来望まれる姿の実現に向けた進むべき方向性について、「物流」、「賑わい・観光」、「産業振興」の3つの取組方策と5つの基本施策から整理しました。

# 徳島小松島港の課題及び要請

# 中期構想（2030） 主なハード・ソフト対策

# 長期イメージ（2040）

課題及び要請 ⇒解決想定	ハード対策	ソフト対策
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 ⇒コンテナ貨物の徳島小松島港の利用拡大	・赤石地区の荷役機械の大型化 ・赤石地区と幹線道のアクセス道路	・赤石地区でのコンテナ新規航路開設 ・赤石地区での国際フィーダー航路充実 ・赤石地区でのコンテナ陸上輸送効率化
課題2 船舶の大型化による沖待ちの発生等への対応 ⇒船舶大型化に対応しつつ複数接岸を可能とする整備	・赤石地区の大水深岸壁の整備	・赤石地区のバース再編
課題3 港湾施設の老朽化・陳腐化への対応 ⇒老朽化・陳腐化した港湾施設の再編整備	・老朽化・陳腐化岸壁の再整備 ・重要インフラ緊急点検の対策 ・津田地区の大型岸壁の整備 ・老朽化岸壁の予防保全に合わせた改良（港のシンボル化） ・小型船だまり（ポートパーク）の充実	・長寿命化計画に基づく点検・維持管理
課題4 港湾倉庫等立地のための用地不足への対応 ⇒新たな用地の確保		・状況に応じた用地造成の検討
課題5 港湾と背後地のアクセスの改善 ⇒徳島東IC、津田IC等と港湾とのアクセス整備	・アクセス道路の整備	
要請1 農林水産物の輸出促進 ⇒取扱空間の確保	・ふ頭用地の確保 ・アクセス道路の整備	
要請2 港湾地域での観光振興 ⇒クルーズ船及び内航船の誘致	・ふ頭用地の確保 ・アクセス道路の整備	・船舶規模、タイプに応じた岸壁提供及び背後地の充実 ・賑わい施策、憩いの空間の創出 ・本港地区のシンボル化
要請3 地域経済の活性化 ⇒新規産業の誘致	・ふ頭用地の確保 ・アクセス道路の整備	・津田地区の企業の誘致

フォーキャスト（課題・要請への対応）

### 物流・防災

徳島小松島港の物流機能は・・・

時代の転換期に対応した港湾へ

四国の玄関口とくしま「AIターミナル」

①次世代高規格ユニットロードターミナルの拠点  
②AI国際物流ターミナルの拠点  
③災害時の港湾機能継続

徳島県の未来には・・・  
●安全安心「とくしま」の創造への貢献  
・大規模災害に備えた広域的な連携強化に貢献する内航ユニットロード

---

### 賑わい・観光

徳島小松島港の賑わい・観光機能は・・・

徳島ならではのおもてなし力を強化した港湾へ

水陸一体的な活用による魅力あるとくしま「臨海空間」

①クルーズ船を迎える海の玄関  
②内航船の安全支援拠点

徳島県の未来には・・・  
●世界へはばたく「とくしま」の創造への貢献  
・観光資源を掘り起こし、磨き上げ、魅力ある海に開けた空間形成に貢献

---

### 環境

徳島小松島港の環境機能は・・・

次世代技術による環境配慮型の港湾へ

次世代技術を取り込み強靱化したとくしま「臨海産業地帯」

①次世代エネルギー活用拠点  
②地場産業を支える物流拠点

徳島県の未来には・・・  
●環境先進とくしまの創造への貢献  
・臨海産業地帯など次世代エネルギーを活用した産業競争力の強化に貢献

---

### 産業振興

〇産業振興に貢献する付加価値の高い港湾へ

バックキャスト（理想の将来）

図 4.1 長期イメージと中期構想の関係

#### 4-1-1. 物流に関する取組み 【課題 1～5、要請 3 に対応】

徳島小松島港の活用による地域経済活性化により、四国地域全体の活力増大を実現するため、次の具体的な取組みを図って行きます。

施策：船舶の大型化や老朽化した港湾施設の再整備などによる物流機能の強化

- ・大型船舶に対応した岸壁整備（大水深岸壁の整備、荷役機械の大型化）
- ・大型船舶の複数接岸（バース再編）
- ・コンテナ物流の地元港湾利用の拡大（航路の開設・充実、陸送の効率化）
- ・老朽化した港湾施設の再整備（新規用地確保、老朽化岸壁の再整備、重要インフラ緊急点検に基づく対策、長寿命化計画に基づく点検・維持管理）

施策：四国横断自動車道の開通による物流機能の強化

- ・港湾と背後地アクセスの改善（IC 整備に伴うアクセス道連結）

#### 4-1-2. 賑わい・観光に関する取組み 【課題 3・5、要請 2・3 に対応】

世界各地から寄港するクルーズ船寄港増大による、「世界に誇れる徳島・小松島」と近海を航行する内航船寄港による、「日本に誇れる徳島・小松島」を実現するため、次の具体的な取組みを図って行きます。

施策：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

- ・乗船客の満足度の向上（適正な岸壁の提供と背後地の充実、賑わい施策、憩い空間の充実）

施策：来訪する観光客のアクセス道改善などによる陸域の周遊機能の強化

- ・寄港地・観光地として満喫できる港づくり（アクセス道の改善、港を含む回遊ルート、港のシンボル化）

#### 4-1-3. 産業振興に関する取組み 【課題 1、3～5、要請 1・3 に対応】

徳島小松島港と背後地域の特色を生かした産業振興による「アジア地域等世界との繋がり」を実現するため、次の具体的な取組みを図って行きます。

施策：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

- ・企業の立地・誘致による地域経済への波及拡大  
(大水深岸壁の整備、企業の誘致、ふ頭用地の拡大・整備、アクセス道の改善、状況に応じた新たな用地造成の検討)

表 4.1 課題及び要請と取組み方策の対応

		取組み方策		
		物流	賑わい・観光	産業振興
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	●		●
課題 2	船舶の大型化による沖待ちの発生等への対応	●		
課題 3	港湾施設の老朽化・陳腐化への対応	●	●	●
課題 4	港湾倉庫等立地のための用地不足への対応	●		●
課題 5	港湾と背後地のアクセスの改善	●	●	●
要請 1	農林水産物の輸出促進	●		●
要請 2	港湾地域での観光振興		●	
要請 3	地域経済の活性化	●	●	●

## 4-2. 徳島小松島港中期構想

### 取組み方策 1

### 物流に関する取組み

#### 基本施策 1：船舶の大型化や老朽化した港湾施設の再整備などによる物流機能の強化

近年、大型化する船舶寄港への対応、外貿コンテナ貨物の地元港湾利用の拡大、港湾施設の老朽化などの課題に対し、港湾施設の再整備などにより物流機能の強化を図ります。

また、近年激甚化している災害により全国で大きな被害が頻発している状況を踏まえ実施された「重要インフラの緊急点検」の結果及び対応方針に基づき、「地震リスク」等の課題がある港湾施設について、浸水対策や耐震対策などを実施し、物流機能の強化を図ります。

具体的な取組みとして、地区別に次のような取組みを行います。

#### (赤石地区)

赤石地区においては、大型船舶に対応した大水深岸壁の整備やそれに伴う大型船舶の複数接岸に対応したバースの再編・ふ頭用地の確保に取組んでいきます。さらに、外貿コンテナ貨物の集貨拡大に向け新規航路開設や国際フィーダー航路の充実などに取組みます。

#### (各地区)

各地区においては、整備後 40 年以上経過しているものが多く、早急な老朽化対策と予防保全に努めます。

また施設の陳腐化により、非効率な利用を強いられている施設等に対しても、対策を検討します。

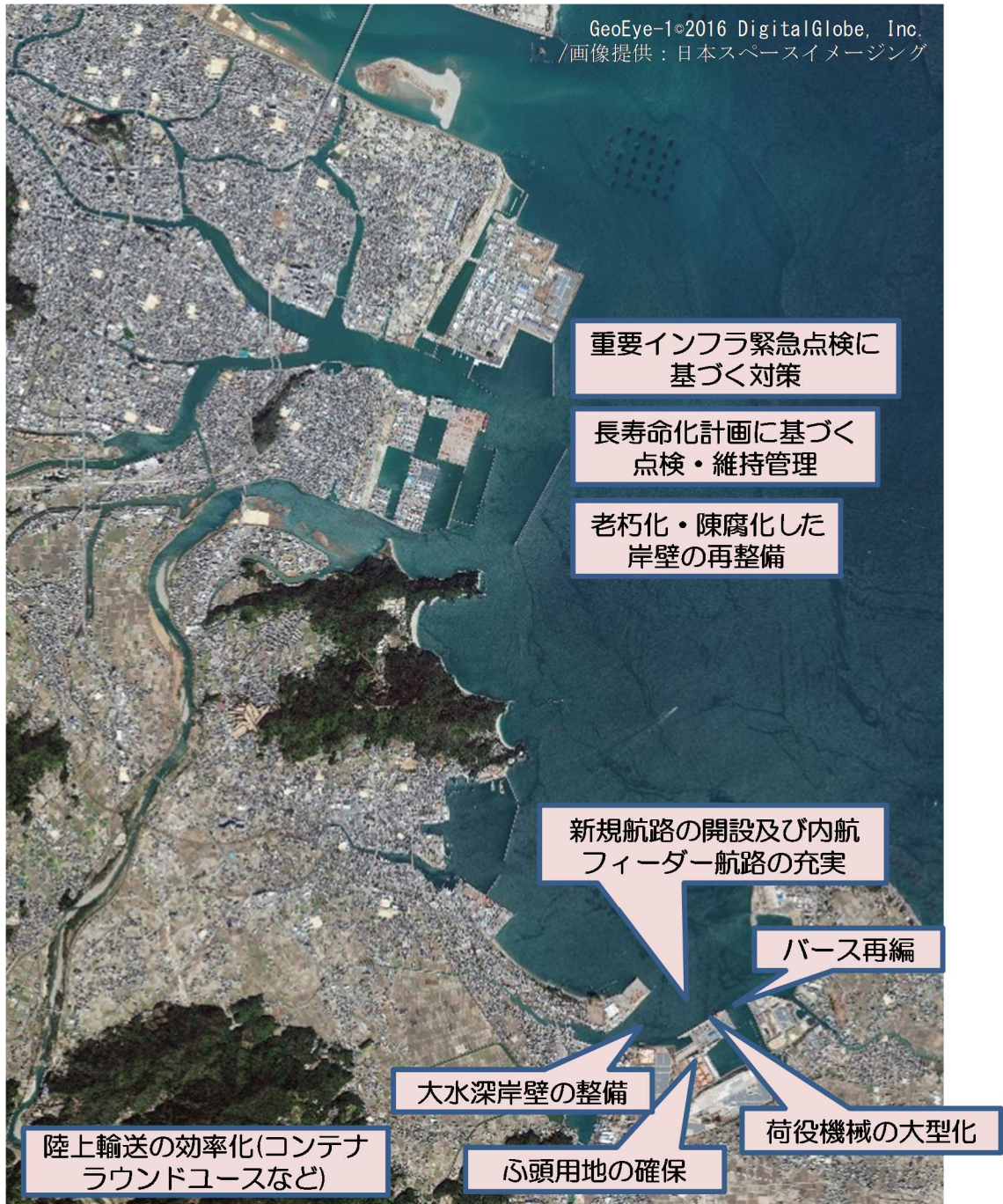
沖洲（外）地区及び赤石地区においては、「重要インフラ緊急点検」の結果及び対応方針に基づき、臨港道路の液状化対策などに取組みます。なお、金磯地区では既に 2016 年より老朽化対策工事を実施しています。

表 4.2 船舶の大型化や老朽化した港湾施設の再整備などによる物流機能の強化に向けた取組み内容

具体的な施策	取組み内容	取組み時期	地区
大型船舶に対応した岸壁整備	大水深岸壁の整備	○ →	赤石
	荷役機械の大型化	○ →	
大型船舶の複数接岸	バース再編	○ →	赤石
	ふ頭用地の確保	○ →	
コンテナ物流の地元港湾利用の拡大	新規航路の開設及び国際フィーダー航路の充実	● →	赤石
	陸上輸送の効率化(コンテナラウンドユースなど)	○ →	
老朽化・陳腐化した港湾施設の再整備	老朽化・陳腐化した岸壁の再整備	● →	各地区
	重要インフラ緊急点検に基づく対策	● →	
	長寿命化計画に基づく点検・維持管理	● →	各地区

●：着手済み ○今後着手予定

取組み内容（位置図）



## 基本施策2：四国横断自動車道の開通による物流機能の強化

現在事業中の四国横断自動車道（津田 IC～徳島東 IC：2020 年度末開通予定、徳島東 IC～徳島 JCT 間：2021 年度末開通予定）や既に通済みの四国縦貫自動車道と連携したネットワークの形成による物流の強化を図ります。

具体的な取組みとして、地区別に次のような取組みを行います。

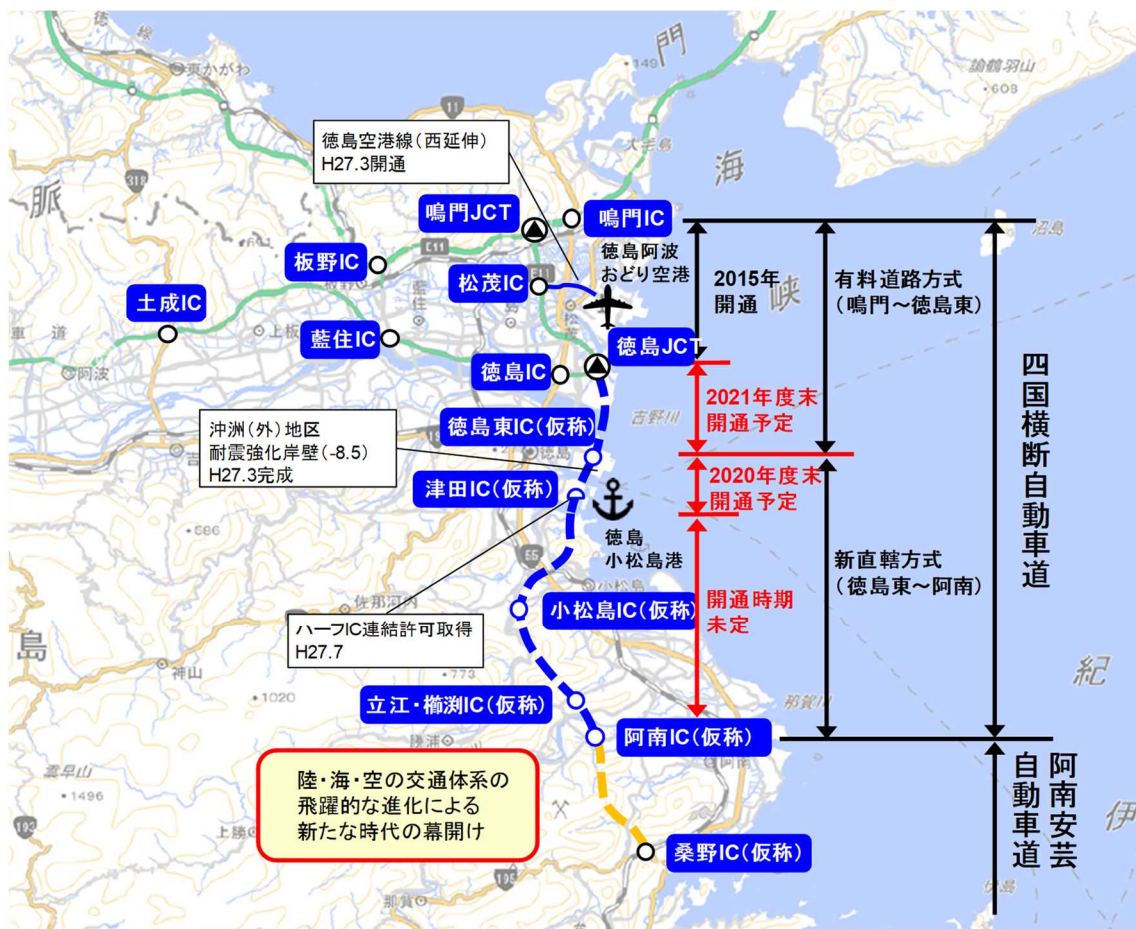
### (各地区)

今後の四国横断自動車道の開通に伴い、沖洲（外）地区では徳島東 IC、津田地区では津田 IC、金磯・赤石地区では小松島 IC の開設が計画されており、それに伴う港湾用地とのアクセス道の改善などに取組んでいきます。

表 4.3 四国横断自動車道の開通による物流機能の強化に向けた取組み内容

具体的な施策	取組み内容	取組み時期	地区
港湾と背後地アクセスの改善	IC 整備に伴うアクセス道連結	●————→	各地区

●：着手済み ○今後着手予定



●物流に関する課題・要請に対する施策のまとめ

課題 要請	課題 1. 外貿コンテナ(県内貨物)の徳島小松島港集貨 課題 2. 船舶大型化による沖待ち等発生 課題 3. 港湾施設の老朽化・陳腐化 課題 4. 港湾倉庫等立地の用地不足 課題 5. 港湾と背後地アクセスの改善 要請 1. 農林水産物の輸出促進 要請 3. 地域経済の活性化
----------	--



基本施策(1)	具体的な施策と対象地区	
船舶の大型化や老朽化した港湾施設の再整備などによる物流機能の強化	大型船舶に対応した岸壁整備	赤石地区
	大型船舶の複数接岸	赤石地区
	コンテナ物流の地元港湾利用の拡大	赤石地区
	老朽化した港湾施設の再整備	各地区
基本施策(2)	具体的な施策と対象地区	
四国横断自動車道の開通による物流機能の強化	港湾と背後地アクセスの改善	各地区



徳島小松島港の活用による地域経済活性化により  
四国地域全体の活力増大を実現



**取組み方策 2**

**賑わい・観光に関する取組み**

**基本施策 3：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**

近年、日本への就航が増大するクルーズ船の徳島小松島港への寄港増大への対応、クルーズの乗船客に徳島ならではの観光施設や物産品の提供など観光振興、その他港湾来訪者に対する憩いの場の提供などの課題に対して、賑わい・観光・憩い空間の強化を図ります。

また、徳島小松島港は、瀬戸内海の入り口、九州と東京を結ぶ中間に位置しており、内航船の立ち寄りに適した場所に位置しています。将来的には、小松島市の新鮮な農水産品、豊富な地下水を活用した内航船の寄港機会の増大による港の賑わいが創出されることも期待されます。

具体的な取組みとして、地区別に次のような取組みを行います。

**(沖洲(外)・本港・金磯・赤石地区)**

各地区においては、クルーズ船の増大及び船型や乗船客、その他港湾来訪者の多様なニーズに対応するなど、各地区の港湾施設の能力や背後地の特色などを踏まえ、寄港地として乗船客をはじめ、港湾来訪者に楽しんで貰えるよう賑わい・観光施策や憩い空間の充実に取組んでいきます。

**表 4.4 クルーズ船寄港増大や賑わい施設充実などによる賑わい・観光の強化に向けた取組み内容**

具体的な施策	取組み内容	取組み時期	地区
乗船客の満足度の向上	船舶の規模やタイプにあった岸壁の提供及び背後地の充実	●————→	沖洲(外) 本港 金磯 赤石
	乗船客をはじめ港湾来訪者の多様なニーズを取り込んだ賑わい施策や憩い空間の充実	●————→	

●：着手済み    ○今後着手予定

大型クルーズ船 MSC スプレディダ (赤石地区への寄港状況)



### 基本施策4：来訪する観光客のアクセス道改善などによる陸域の周遊機能の強化

クルーズ船以外においても飛行機や高速自動車道、プレジャーボートなどを利用した観光客が、徳島市や小松島市の歴史や文化を含めた観光施設の周遊などが行える街並みと港湾との連携不足などの課題に対して、アクセス道や小型船だまり（ポートパーク）の充実、適正な管理などによる賑わい・観光の強化を図ります。

具体的な取組みとして、地区別に次のような取組みを行います。

#### (本港地区)

本港地区においては、クルーズ船の乗船客に対しては寄港地として満喫できるような賑わい・観光施策の充実に取組んでいきます。また、小松島市に来訪する観光客に対しては、歴史や文化施設などを街の回遊ルートを港まで延ばし、港をシンボルとした賑わいづくりに取組んでいきます。

#### (各地区)

各地区においては、徳島小松島港が大阪湾ベイエリアや瀬戸内海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、小型船だまり（ポートパーク）の充実や適正利用による賑わいづくりに取り組んでいきます。

表 4.5 来訪する観光客のアクセス道改善などによる賑わい・観光の強化

具体的な施策	取組み内容	取組み時期	地区
寄港地・観光地として満喫できる港づくり	アクセス道改善による観光周遊のための滞在時間の拡大	○ →	本港
	歴史や文化施設など街の回遊ルートの港まで延伸	○ →	
	港のシンボル化による集客増大	● →	
	小型船だまり（ポートパーク）の充実・適正利用	● →	各地区

●：着手済み ○今後着手予定

#### 小松島港区活性化プラン（本港地区）



●賑わい・観光に関する課題・要請に対する施策のまとめ

<b>課題 要請</b>	課題 3. 港湾施設の老朽化・陳腐化(再掲) 課題 5. 港湾と背後地アクセスの改善(再掲) 要請 2. 港湾地域での観光振興 要請 3. 地域経済の活性化(再掲)
------------------	---



<b>基本施策(3)</b>	具体的な施策と対象地区	
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	乗船客の満足度の向上	沖洲(外)地区 本港地区 金磯地区 赤石地区
<b>基本施策(4)</b>	具体的な施策と対象地区	
来訪する観光客のアクセス道改善などによる陸域の周遊機能の強化	寄港地・観光地として満喫できる港づくり	各地区



世界各地から寄港するクルーズ船寄港増大による、  
 「世界に誇れる徳島・小松島」と  
 近海を航行する内航船の寄港による、  
 「日本に誇れる徳島・小松島」を実現

**取組み方策 3**

**産業振興に関する取組み**

**基本施策 5：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**

徳島小松島港においては、港を貫く四国横断自動車道の南進や「徳島東 IC」、「津田 IC」の設置により、「海の拠点」となる徳島小松島港と「空の拠点」である「徳島阿波おどり空港」が高速道路で直結し、「陸・海・空」の交通体系が更なる進化を遂げ、「ひと」や「もの」の流れが新しい次元へと飛躍する「エポックメイク第2弾」が実現することになります。

これにより、港のポテンシャルが飛躍的に向上することから、今後、産業・流通の拠点として、さらに重要な役割を担うことが期待されています。

徳島県では、豊富な森林資源や水産資源を活かした農林水産品の輸出拡大に向け様々な取組を行っております。徳島小松島港は県内の地場産品の輸出拠点としての期待が高く、更なる輸出促進が重要となっております。

また、自然エネルギーの推進が進められており、これまでに太陽光、風力発電所が相次いで建設されてきました。今後、新たな産業として民間企業によるバイオマス発電施設の整備が進められます。バイオマス発電に必要な燃料である木質チップ等は、海外からの輸入のほかに県産材を活用するなど、関連産業への波及なども見込まれます。

具体的な取組みとして、地区別に次のような取組みを行います。

**(沖洲(外)地区、津田地区、赤石地区)**

津田地区において「津田 IC」の設置を契機に、新たな埋立造成地の整備を行うとともに、将来の港湾物流の動向を踏まえ、必要に応じて大型船舶の入港が可能となる大水深岸壁の整備検討を行うことにより、企業の立地・誘致による産業振興に取り組んでいきます。将来的には津田地区等の埋め立て計画と連携し、輸出促進に向けた取り組みを行います。

赤石地区においては、コンテナターミナルの機能充実により、既設航路の増便や新規航路の誘致を図り、農林水産品の輸出体制を整えます。

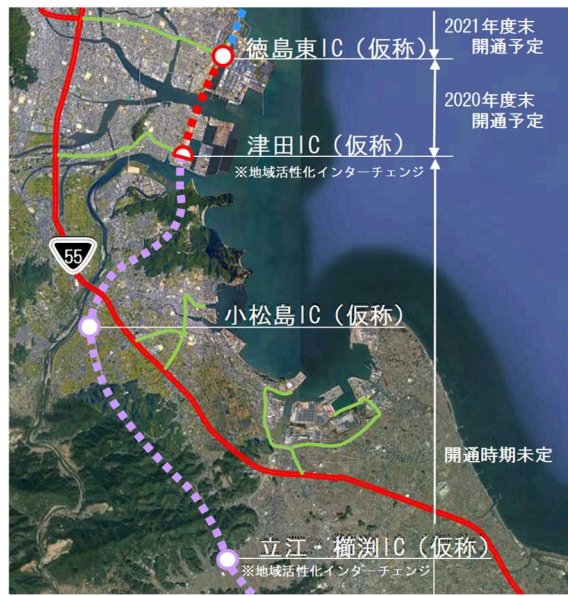
沖洲(外)地区や津田地区、赤石地区において、今後の経済状況や土地需要の状況に応じ、新たな用地造成について検討を進めていきます。

**表 4.6 企業の立地・誘致による産業振興の強化に向けた取組み内容**

具体的な施策	取組み内容	取組み時期	地区
企業の立地・誘致による地域経済への波及拡大	大水深岸壁の整備	○ →	津田
	企業の誘致	● →	
	状況に応じた新たな用地造成の検討	○ →	沖洲(外) 津田 赤石
農林水産品の輸出促進	ふ頭用地等の拡大・整備	○ →	津田
	高規格道路などとのアクセス道の改善	○ →	赤石

●：着手済み      ○：今後着手予定

アクセス道路



徳島小松島港津田地区活性化計画

<p><b>基本理念</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> <li>○ 活用できる既存ストックが豊富</li> </ul> <p>地方創生の起爆剤</p> <p>大きな潜在力を持つ津田木材団地の「リノベーション」</p> <p>「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</p>	<p><b>活性化計画</b></p> <p><b>とくしま回帰をリードする「複合型先進拠点」づくり</b></p> <p>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」</p> <p>【新たな企業の誘致】⇒ ① ② ③</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・IoTを活用し、陸海空の貨物を取り扱う「流通企業」</li> <li>・事業拡大を目指し、地域経済の活性化に繋げる「地元製造業」</li> </ul> <p>【誘致企業の貨物を取り扱うことによる、港湾施設の利用促進】⇒ ⑥</p> <p>【既存企業(木材関連)の加工・流通拠点整備】⇒ ③ ⑤ ⑦</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県産材を加工した製品を国内外へ出荷</li> </ul> <p><b>水と緑と笑顔があふれる「交流拠点」</b></p> <p>民間活力の導入</p> <p>【マリノレジャー拠点となり、放置型対策にも繋がるポートパークの整備】⇒ ④</p> <p>【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」の整備】⇒ ① ②</p> <p>【憩いの場と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する緑地の整備】⇒ ① ② ⑦</p> <p><b>四国の玄関口となる「交通結節点」</b></p> <p>【フル・インターチェンジ用地の確保】⇒ ① ⑦</p> <p>【津田木材団地と背後地域を結ぶアクセス道路の整備】⇒ ⑧</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞対策のための交差点改良</li> <li>・歩行者等の安全性向上のための施設整備</li> </ul> <p><b>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」</b></p> <p><b>地域の防災力を高める「県土強靱化」</b></p> <p>【木材団地従事者等のための津波避難場所の整備】⇒ ① ②</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路、緑地、にぎわい施設を活用</li> <li>【津波浸水に対応した埋立造成】⇒ ① ②</li> <li>・周辺より2メートル程度高く造成</li> </ul> <p>【新たな土地利用に合わせ海岸保全施設を段階的に整備】⇒ (地区全体)</p> <p>【内水被害軽減のための排水対策と親水空間の活用】⇒ (地区全体)</p> <p><b>地球環境にやさしい「スマートな地域社会」の構築</b></p> <p><b>環境首都・新次元とくしまの実現に向けた「スマートな地域社会」</b></p> <p>【スマートな交通結節点の実現に向け、にぎわい拠点に水素ステーション・EVスタンドを整備】⇒ ① ②</p> <p>【太陽光発電をはじめとする自然エネルギー導入の促進】⇒ (地区全体)</p> <p>【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】⇒ (地区全体)</p> <p><b>計画推進に向けた取組み</b></p> <p>津田ICの早期供用を見据えたフェーズ1と将来のフェーズ2となる施策を段階的に展開</p>
--	---



●産業振興に関する課題・要請に対する施策のまとめ

課題 要請	課題 1. 外貿コンテナ(県内貨物)の徳島小松島港集貨(再掲) 課題 3. 港湾施設の老朽化・陳腐化(再掲) 課題 4. 港湾倉庫等立地の用地不足(再掲) 課題 5. 港湾と背後地アクセスの改善(再掲) 要請 1. 農林水産物の輸出促進 要請 3. 地域経済の活性化(再掲)
----------	--



基本施策(5)	具体的な施策と対象地区	
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	企業の立地・誘致による地域経済への波及拡大	津田地区 赤石地区 沖洲(外)
	農林水産品の輸出促進	津田地区 赤石地区



徳島小松島港と背後地域の  
特色を生かした産業振興による  
「アジア地域等世界との繋がり」を実現

#### 4-3. 徳島小松島港の将来望まれる姿の実現に向けた施策体系(まとめ)

##### ■ 物流に関する取組み

将来像	基本施策	具体的な施策	取組み内容
徳島小松島港の活用による地域経済活性化により、四国地域全体の活力増大を実現	船舶の大型化や老朽化した港湾施設の再整備などによる物流機能の強化	大型船舶に対応した岸壁整備	大水深岸壁の整備 荷役機械の大型化
		大型船舶の複数接岸	バース再編
		コンテナ物流の地元港湾利用の拡大	新規航路の開設及び国際フィーダー航路の充実 陸上輸送の効率化(コンテナラウンドユースなど)
		老朽化した港湾施設の再整備	老朽化した岸壁の再整備 重要インフラ緊急点検に基づく対策 長寿命化計画に基づく点検・維持管理
	四国横断自動車道の開通による物流機能の強化	港湾と背後地アクセスの改善	IC整備に伴うアクセス道連結

##### ■ 賑わい・観光に関する取組み

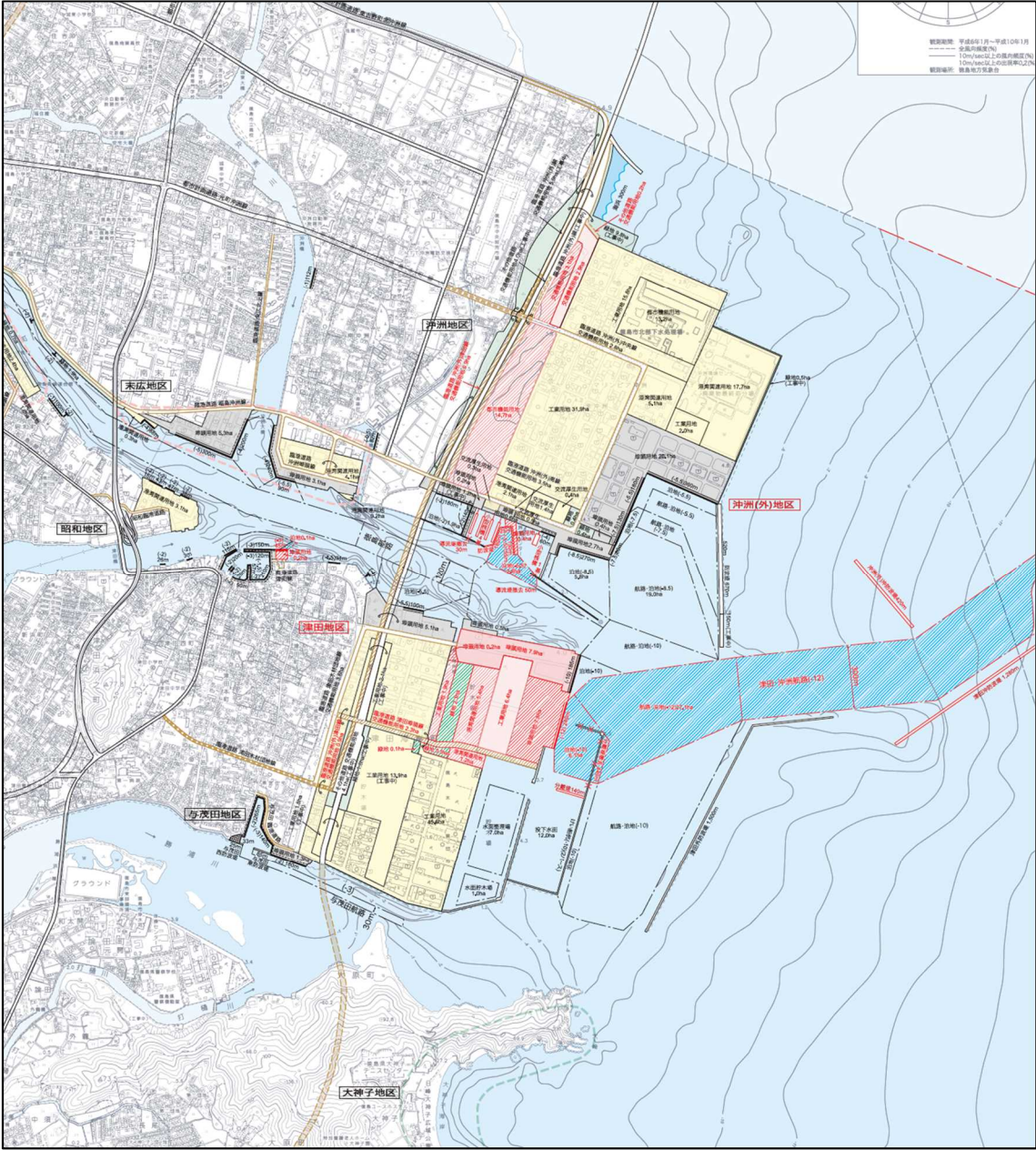
将来像	基本施策	具体的な施策	取組み内容
世界各地から寄港するクルーズ船寄港増大による、「世界に誇れる徳島・小松島」と近海を航行する内航船の寄港による、「日本に誇れる徳島・小松島」を実現	クルーズ船・内航船の寄港増大や賑わい施策充実などによる海上からの集客機能の強化	乗船客の満足度の向上	船舶の規模やタイプにあった岸壁の提供及び背後地の充実 乗船客をはじめ港湾来訪者の多様なニーズを取り込んだ賑わい施策や憩い空間の充実
			寄港地・観光地として満喫できる港づくり
	来訪する観光客のアクセス道改善などによる陸域の周遊機能の強化	寄港地・観光地として満喫できる港づくり	アクセス道の改善による観光周遊のための滞在時間の拡大
			歴史や文化施設など街の回遊ルートの港まで延伸

##### ■ 産業振興に関する取組み

将来像	基本施策	具体的な施策	取組み内容
徳島小松島港と背後地域の特色を生かした産業振興による「アジア地域等世界との繋がり」を実現	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	企業の立地・誘致による地域経済への波及拡大	大水深岸壁の整備
			企業の誘致
		農林水産品の輸出促進	状況に応じた新たな用地造成の検討
			ふ頭用地等の拡大・整備 高規格道路などとのアクセス道の改善

(参考) 徳島小松島港港湾計画図 (平成 31 年 1 月 軽易な変更)

(徳島港区)





(小松島港区)

