

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、徳島小松島港の背後に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年にはマリニピア沖洲第1期工事が竣工、翌年、沖洲マリニピアタ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きました。

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。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9メートルの岸壁が、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11メートル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13メートルと同10メートルの大型岸壁(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耐震強化岸壁が平成27年に供用開始となりました。



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39年** 徳島・小松島の良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43年** 金磯地区に水深9mの岸壁が完成
 - 昭和44年頃** 本港地区
 - 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** マリニ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
 - 平成17年** 赤石地区に水深10mの岸壁が完成
 - 平成23年** 徳島小松島港子赤石地区国際物流ターミナルが供用開始
 - 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** 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
- 令和**

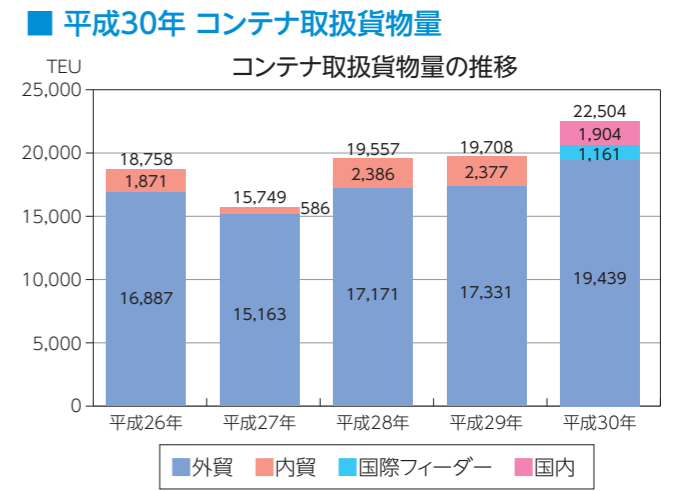
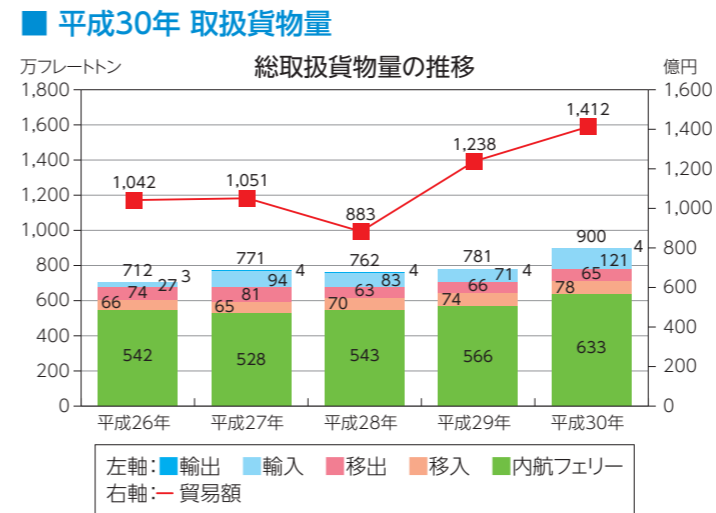
概要

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、東京と北九州、和歌山との間を結ぶフェリー航路が就航しており、また、臨海部に立地する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。

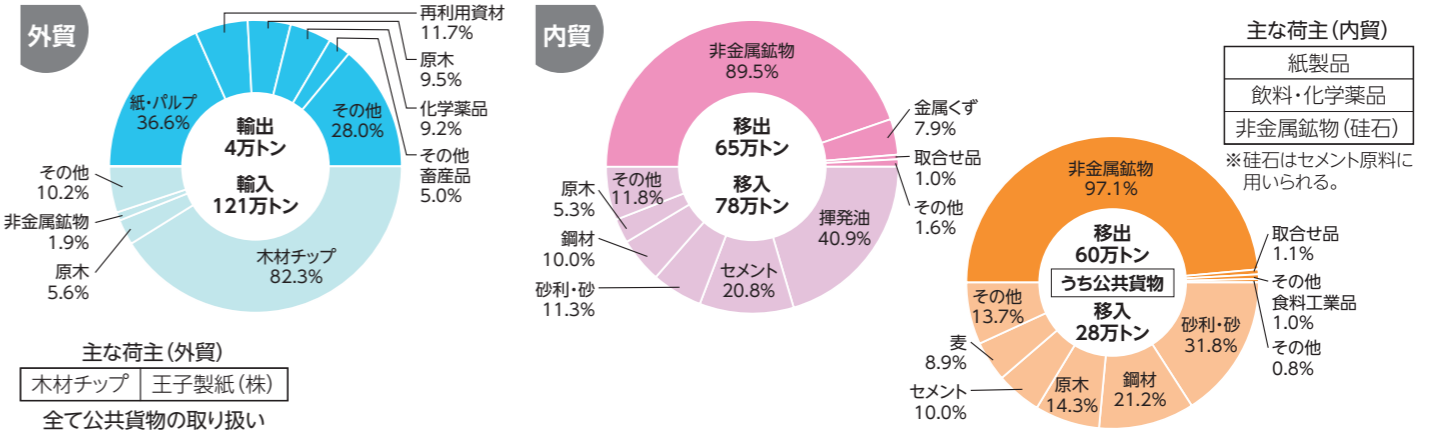
徳島小松島港の取扱貨物データ



出典: 貿易額は財務省「貿易統計」、貨物量平成26～平成29年は港湾統計(年報)、平成30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

出典: 平成26～平成29年は港湾統計(年報)、平成30年は国土交通省港湾局調べ
※国際フィーダー: 国際コンテナ戦略港湾等で外貨コンテナ船に積み替えられて輸出入されるコンテナ取扱貨物量。
※国内: コンテナ取扱貨物量の総計から外貨及び国際フィーダーを除いた、国内の2地点間を輸送されるコンテナ取扱貨物量。
注) 国際フィーダーが不明の港湾は、国内に国際フィーダーが含まれている。

取扱貨物の品目内訳(平成30年)



徳島小松島港の主な定期航路(令和2年4月現在)

| 航路 | 船社名 | 便数 |
|-----------|----------------|------|
| 外貨コンテナ航路 | 船社名 | 便数 |
| 韓国航路 | 高麗海運、興亜海運、長錦商船 | 3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。
四国と東京とを結ぶ唯一の航路であり、日本の経済活動に大きな役目を果たしています。



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。

2

新造船「あい」



3 津田地区

カナダ等外国から林産品(原木)を輸入しており、木材関連企業へ供給されています。

また、徳島県では、県内森林資源を活用した県産材の利活用拡大を図る「スマート林業プロジェクト」を促進しており、大都市圏への県産材の売り込みや東・東南アジアを中心とした海外への輸出・交流が進んでいます。

このほか、パイオマス発電所の立地が予定されています。



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)を中心に、「NPO法人港まちづくりファンタジーハーバーこまつしま」が運営をしているみなとオアシスです。フリーマーケットや産直市、休日のイベントで地域の賑わいづくりに貢献しています。



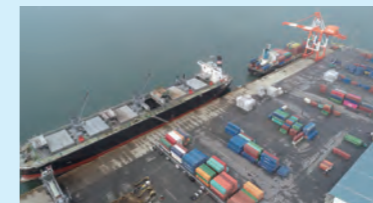
NPO法人 港まちづくりファンタジーハーバーこまつしま Instagram QRコード

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おります。

隣接する水深13mの岸壁では、東南アジアより製紙の材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ています。

また、水深9mと11m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。



金磯地区岸壁に係船している原木船

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
沖洲(外)地区



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P42に!

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

徳島小松島港は、四国東部、徳島県の紀伊水道沿岸のほぼ中央に位置し、背後には徳島県の政治・経済・文化の中心地である徳島市及び小松島市を擁しています。また、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、関東・近畿・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～徳島小松島港～北九州港を結ぶフェリー航路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ターミナルを整備することとなり、令和元年度に完了しています。

このフェリー岸壁は、耐震強化岸壁として整備されており、大規模地震発生後の緊急物資等の搬入や、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、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。



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



ケーソン据付

徳島小松島港 予防保全事業 (金磯地区)

古くから天然の良港として栄えた徳島小松島港では、昭和24年(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いるなど、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、本港地区、金磯地区等の建設年度が古い小規模係留施設や倉庫は、ほぼ利用されていない状況です。

本港地区の岸壁では、老朽化が進行し全面荷役禁止となっており、改良工事に向けた現地調査や実施設計を令和元年度までに完了しています。

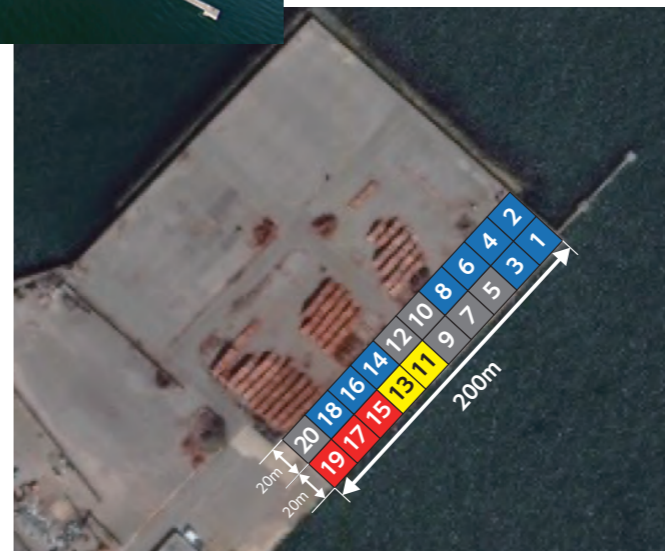
金磯地区の岸壁では、主に原木の荷役やクルーズ船の寄港地として利用されていますが、供用開始から約50年が経過している岸壁は老朽化が激しく、平成25年度より岸壁の一部に利用制限がかけられている状態でした。そのため、平成28年度より老朽化対策として金磯地区水深11m岸壁の改良工事を実施しております。この岸壁は栈橋構造であり、床板ブロック(約20m×約20m)合計20ブロックで構成されており、令和元年度までに8ブロックの施工を完了しています。

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。

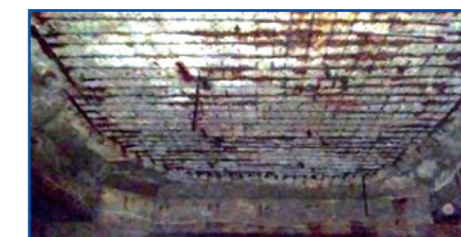


金磯岸壁

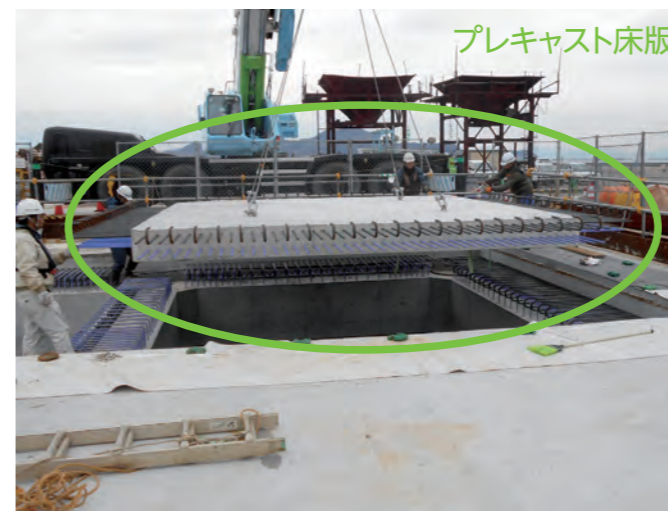
- : 施工済み(令和2年4月時点)
- : 現在施工中
- : 令和2年度施工予定
- : 令和3年度以降施工予定



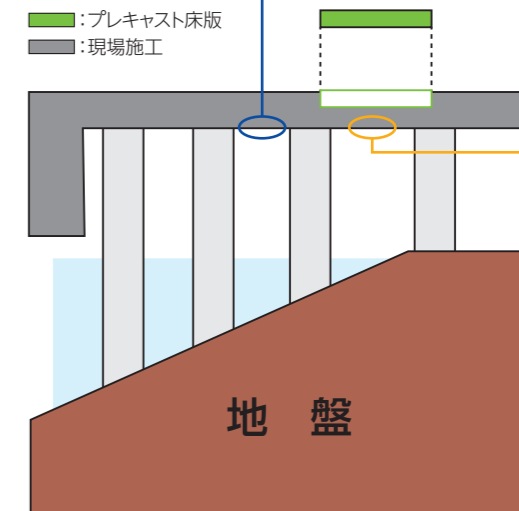
老朽化状況(梁側面)



老朽化状況(床版下部)



プレキャスト工法



金磯地区岸壁の断面イメージ(浅橋構造)

徳島小松島港 中期構想・活性化検討委員会

目的

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、陳腐化等徳島小松島港を取り巻く状況は大きく変化しています。

そこで、以下に挙げる①～③を目的に、学識者、港湾関係者、行政による「徳島小松島港中期構想・活性化検討委員会」を組織し、港の将来について検討しました。

- 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 長期的なイメージを見据え、中期的(概ね10年程度)な計画として中期構想案を策定。
- 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。



2018-2019

- ①の構想
- ②の策定
- ③の策定

目標2030

②施設整備等の行動計画として中期構想

③小松島港区活性化プラン

目標2040

①長期的なイメージ

津田地区活性化計画(平成28年3月策定済み)

新未来「創造」とくしま行動計画(2060)

長期イメージ(2040) ~バックキャスト(理想の将来)~

中期構想(2030) ~フォーキャスト(課題・要請への対応)~

物流防災

時代の転換期に対応した港湾へ

四国の東玄関とくしま「AIターミナル」

未来の姿

- 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

徳島ならではの歴史・文化を活かした魅力ある港湾へ

水陸一体的な活用による魅力あるとくしま「臨海空間」

未来の姿

- 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



環境への貢献

次世代技術による環境負荷低減に資する港湾へ

次世代技術を取り込み強化したとくしま「臨海産業地帯」

未来の姿

- 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



産業振興に貢献する付加価値の高い港湾へ

物流

次世代技術の導入による物流効率化により、「四国地域全体の活力増大」を実現

| 基本施策 | 具体的な施策 |
|--------------------------------------|---|
| 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、強靱化 | 大型船舶に対応した岸壁整備 大型船舶の複数接岸 コンテナ物流の地元港湾利用の拡大 老朽化・陳腐化した港湾施設の再整備、強靱化 |
| 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 |

課題・要請と対応方針

- ←課題1 外貨コンテナ(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

賑わい・観光

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

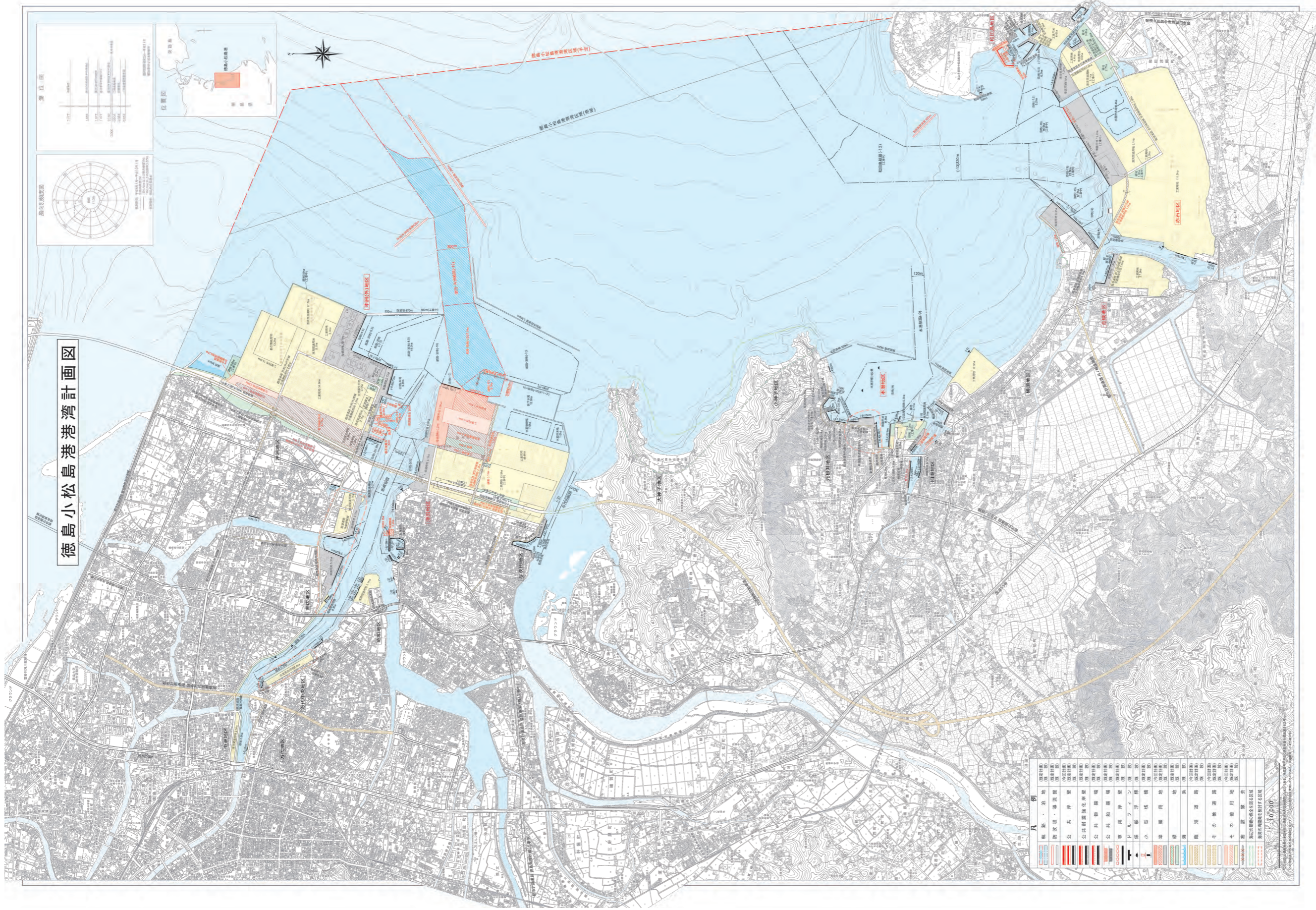
| 基本施策 | 具体的な施策 |
|---|----------------------------|
| クルーズ船・内航船の寄港増大や賑わい施設充実などによる海上からの集客機能の強化 | 乗船客の満足度の向上 海上からの集客機能の強化 |
| 来訪する観光客のアクセス改善などによる陸域の周遊機能の強化 | 寄港地・観光地として満喫できる港づくり |

産業振興

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

| 基本施策 | 具体的な施策 |
|-----------------------------|-------------------------------------|
| 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 農林水産物の輸出促進 |

港湾計画図【徳島小松島港】



主な計画変更の経緯

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