





# 徳島の港湾

Ports of Tokushima Prefecture

# 2021

 国土交通省 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



事務所HP

# 目次

## 徳島の”みなと”

徳島県の港湾概要 ..... 1

徳島県内の港湾の利用状況 ..... 3

## 徳島の港湾

### 重要港湾

**重要港湾 徳島小松島港**  
(徳島市)

衛星写真・港湾計画図 ..... 5

徳島小松島港の概要 ..... 7

徳島小松島港 徳島港区  
(徳島市)

衛星写真・港湾計画図 ..... 9

徳島港区の概要 ..... 11

徳島小松島港 小松島港区  
(小松島市)

衛星写真・港湾計画図 ..... 13

小松島港区の概要 ..... 15

徳島小松島港に寄港するクルーズ船 ..... 17

徳島小松島港中期構想 ..... 19

徳島小松島港の歴史 ..... 21

**重要港湾 橘港**  
(阿南市)

衛星写真・港湾計画図 ..... 23

橘港の概要 ..... 25

## 徳島の地方港湾

**地方港湾** 折野港 ..... 29  
(鳴門市)

**地方港湾** 亀浦港 ..... 31  
(鳴門市)

**地方港湾** 撫養港 ..... 33  
(鳴門市)

**地方港湾** 粟津港 ..... 35  
(鳴門市・松茂町)

**地方港湾** 今切港 ..... 37  
(徳島市・松茂町)

**地方港湾** 中島港 ..... 39  
(阿南市)

**地方港湾** 富岡港 ..... 41  
(阿南市)

**地方港湾** 日和佐港 ..... 43  
(美波町)

**地方港湾** 浅川港 ..... 45  
(海陽町)

**地方港湾** 那佐港 ..... 47  
(海陽町)

## 徳島の海岸

徳島県の海岸概要 ..... 49

撫養港海岸直轄海岸保全施設整備事業 ..... 51

徳島県の港湾海岸における地震津波対策 ..... 53

## 徳島の空港

**空港** 徳島飛行場 ..... 55  
(徳島阿波おどり空港)  
(松茂町)

## 資料編

港湾区域指定状況 ..... 59

組織図 ..... 60

徳島県内港湾・市町村所在地図



Ports of Tokushima Prefecture

# 2021

徳島県は、四国の東部に位置し、総面積 4,147km<sup>2</sup>で、人口 78 万人を擁している。

北は瀬戸内海、東は紀伊水道、南は太平洋に面し、海岸線の総延長は約 400km に及んでいる。背後は、四国山地・讃岐山脈が迫っており、山地の占める割合は約 8 割と大きく、人口は吉野川の流域及び沿岸地帯を中心に分布している。港湾は、この海岸線に沿って重要港湾 2 港、地方港湾 10 港合わせて 12 港あり、いずれも徳島県が管理者となっている。

近年、徳島県の港湾背後では徳島南部自動車道の整備が進んでおり、令和 2 年度に徳島津田 IC ~ 徳島沖洲 IC 間が開通し、令和 3 年度中に徳島沖洲 IC ~ 徳島 JCT が開通予定、さらに県南方面への延伸工事が進むなど、港に直結する道路交通網の確立が着実に進んでおり、徳島の港湾は「四国の玄関口」並びに新たな「陸海空の結節点」となることが期待されている。



Product©[2016] DigitalGlobe, Inc., a Maxar company.

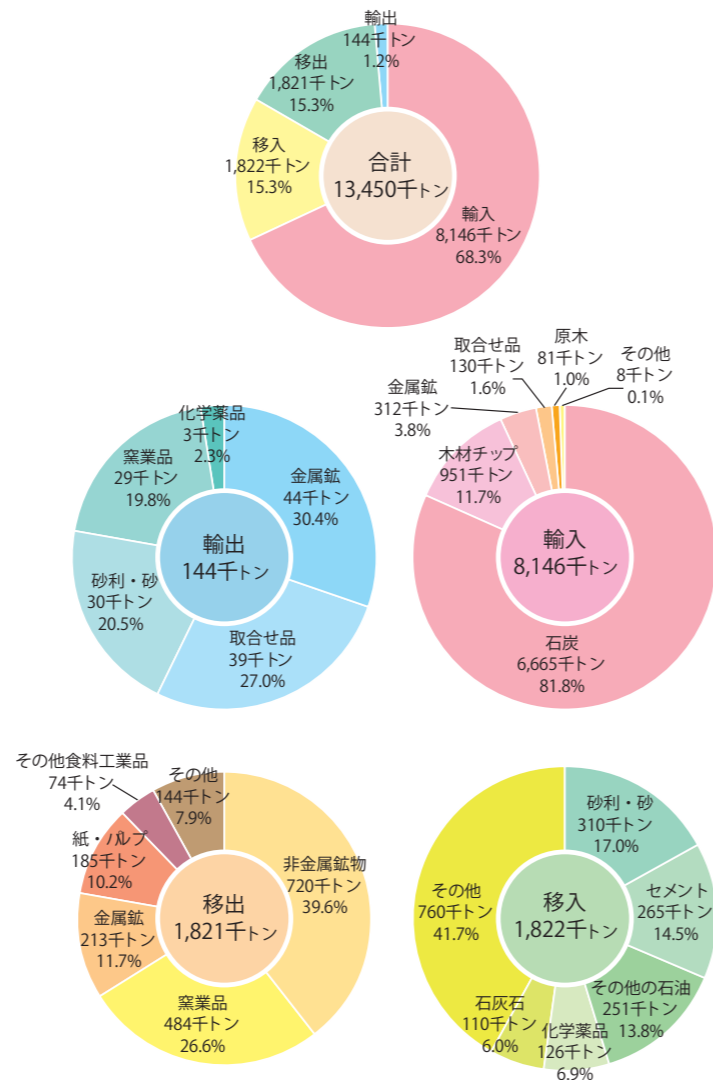
## 港湾取扱貨物量、入港船舶隻数及び総トン数、船舶乗降人員の推移

	港湾取扱貨物量			入港船舶		船舶乗降人員(人)
	一般貨物(トン)	フェリー(トン)	貨物合計(トン)	隻数(隻)	総トン数(トン)	
H21	10,798,105	5,166,380	15,964,485	19,854	21,642,167	668,148
H22	12,199,934	5,111,775	17,311,709	21,381	25,177,069	568,574
H23	13,569,614	5,137,445	18,707,059	19,548	23,374,127	485,744
H24	11,765,699	5,136,875	16,902,574	19,880	25,265,793	526,745
H25	13,078,215	5,380,175	18,458,390	16,553	25,143,817	559,126
H26	13,088,034	5,856,825	18,944,859	16,562	25,023,420	595,481
H27	12,862,676	5,275,160	18,137,836	10,706	25,258,728	582,140
H28	12,000,211	5,430,320	17,430,531	8,626	21,629,542	559,389
H29	11,994,305	5,662,835	17,657,140	17,764	21,727,094	611,523
H30	12,766,254	6,327,320	19,093,574	16,882	22,248,334	603,713
R1	11,933,290	6,453,000	18,386,290	16,490	22,329,263	670,499

## 地方港湾の取扱貨物量 (R1実績)

港名	港湾取扱貨物量 (トン)
撫養港	130,559
粟津港	59,512
今切港	180,828
富岡港	460,997
日和佐港	55
浅川港	23,140
那佐港	40,000
亀浦港	0
中島港	0
折野港	0

## 取扱貨物の品目構成 (R1実績)



## コンテナ貨物量の推移

	実入り + 空					実入りのみ				
	輸出	輸入	移出	移入	合計	輸出	輸入	移出	移入	合計
H21	5,396	5,270	3,884	3,690	18,240	1,592	5,169	949	2,837	10,547
H22	6,824	7,662	2,176	1,862	18,524	1,917	7,097	535	1,364	10,913
H23	7,737	8,490	710	394	17,331	1,882	8,112	374	138	10,506
H24	8,081	9,369	232	199	17,881	2,441	8,702	75	154	11,372
H25	8,403	9,257	613	362	18,635	3,083	8,459	158	241	11,941
H26	8,016	8,871	964	907	18,758	2,659	8,450	810	279	12,198
H27	7,602	7,561	297	289	15,749	2,596	7,372	174	198	10,340
H28	8,555	8,616	1,276	1,110	19,557	2,302	8,587	174	1,087	12,150
H29	8,469	8,862	1,263	1,114	19,708	2,351	8,713	158	1,098	12,320
H30	9,683	9,756	1,496	1,569	22,504	2,699	9,473	388	1,149	13,709
R1	9,390	9,317	1,452	1,446	21,605	2,692	8,986	183	1,380	13,241

## 旅客定期便の概要

種別	番号	航路名	便数	所要時間	就航船名	総トン数(G.T)	発着場所
フェリー	①	東京 - 徳島 - 北九州	2※	(東京～徳島) 上り 18 時間 下り 17 時間 50 分 (徳島～北九州) 上り 14 時間 30 分 下り 15 時間 20 分	フェリーびざん フェリーしまんと フェリーどうご フェリーりつりん	12,636 12,636 12,636 12,636	沖州(外)地区 -8.5m 岸壁(耐震)
	②	和歌山 - 徳島	8	約 2 時間	かつらぎ あい	2,620 2,825	南海フェリー岸壁
客船	①	伊島 - 答島			美島丸	19	答島物揚場

※便数は上下1便ずつ

種別	番号	航路名	便数	所要時間	就航会社	使用機体	発着場所
飛行機	①	徳島 - 東京	6	上り 1 時間 10 分 下り 約 1 時間 15 分	JAL	ボーイング 767-300	徳島阿波おどり空港
			4	上り 1 時間 15 分 下り 1 時間 20 分	ANA	ボーイング 737-700 ボーイング 737-800	
	②	徳島 - 福岡	2	上り 約 1 時間 10 分 下り 1 時間	JAL	エンブラエル 170	

## 海上定期航路図



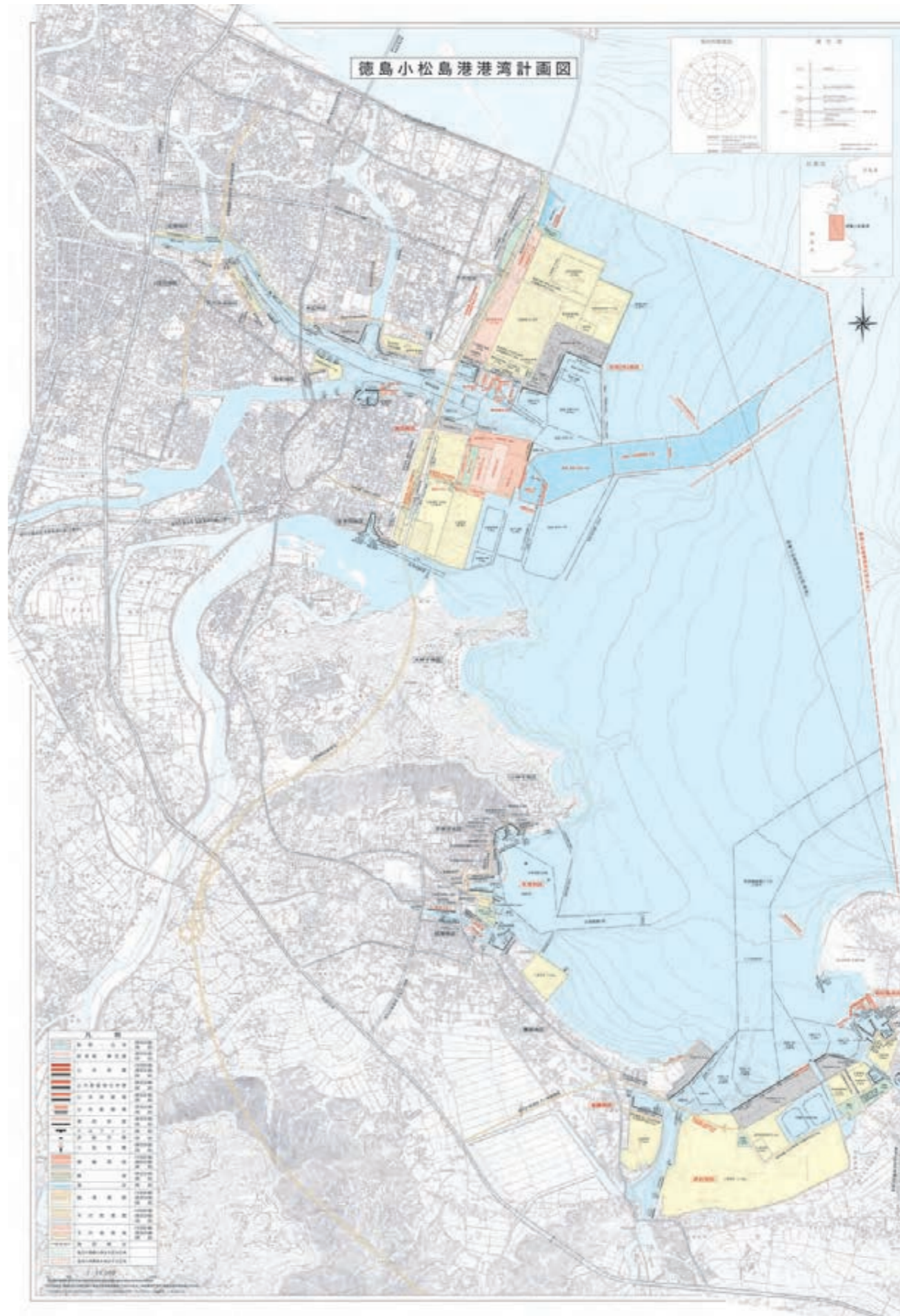
## 旅客定期航路図



## 港湾計画図



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



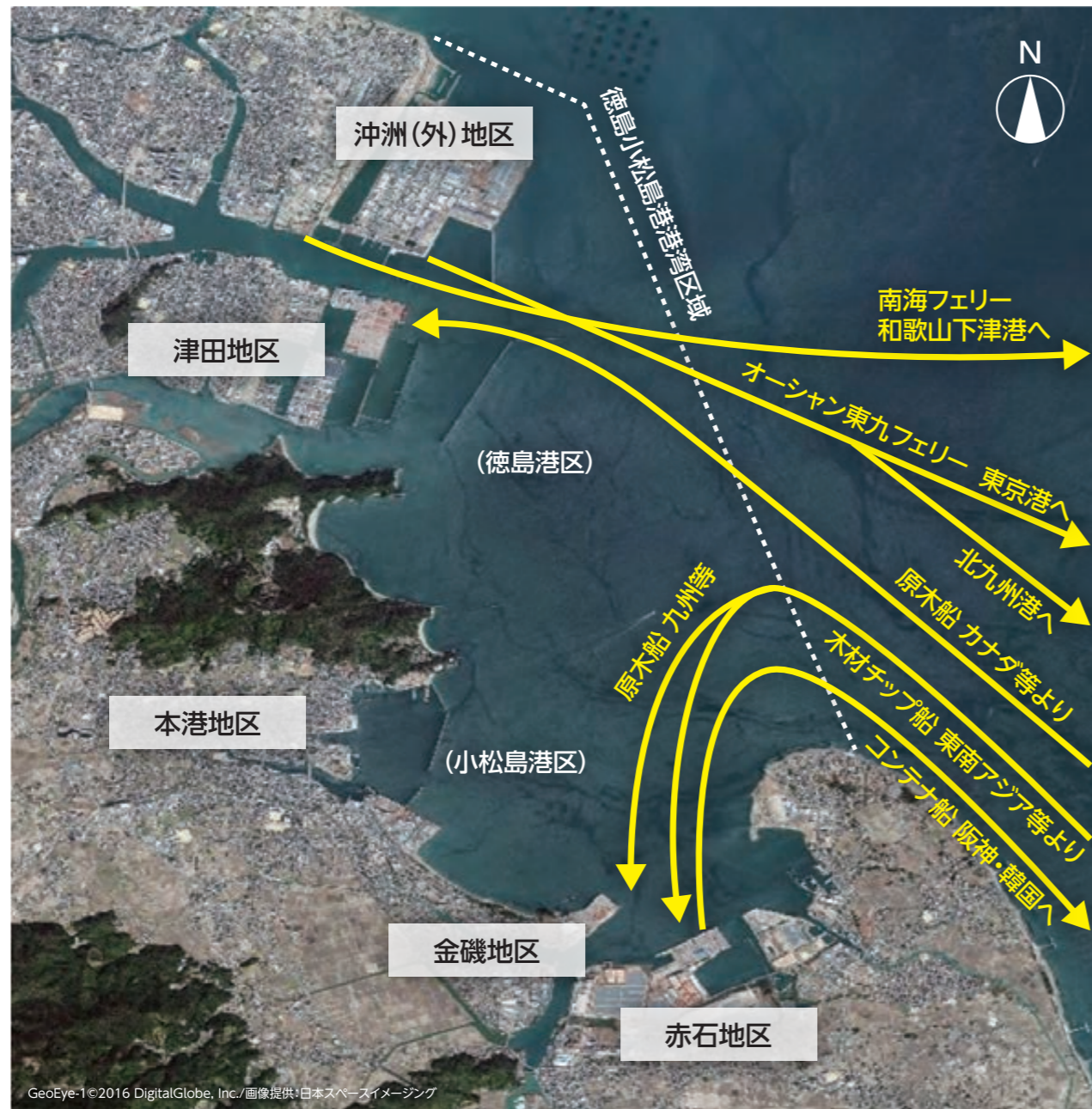
徳島小松島港は、四国東部の紀伊水道沿岸のほぼ中央に位置し、背後には徳島県の政治・経済・文化の中心地である徳島市及び小松島市を擁し、古くから大阪、神戸、和歌山など近畿経済圏との結びつきが強く、本県の海上交通の要衝として重要な役割を果たしている。

昭和39年1月徳島地区が新産業都市に指定されたのを機に、同年3月小松島港と徳島港を統合して設立された重要港湾であり、現在も小松島港区と徳島港区に大別される。

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る。

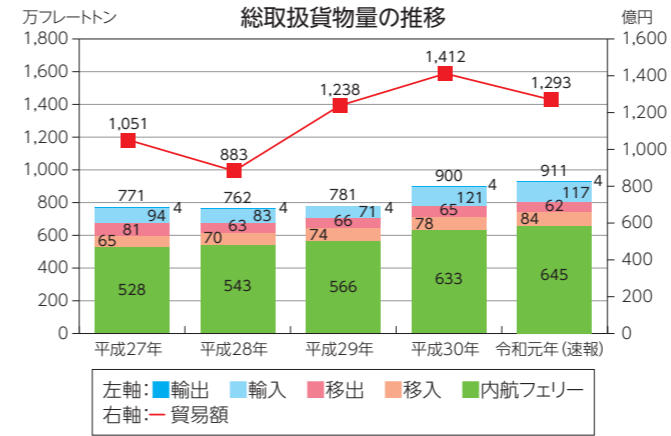
小松島港区では、国際定期コンテナ航路と国際フィーダー航路が就航しており、また、背後地に立地する製紙関連産業の紙製品の原料となる林産品（木材チップ）の供給基地となっている。

近年はクルーズ船の寄港が年々増加しており、今後も港を利用した経済効果創出が期待される。



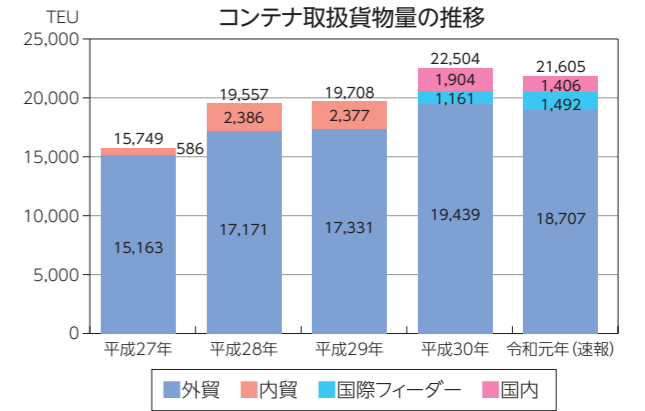
## 徳島小松島港の取扱貨物データ

### 取扱貨物量の推移



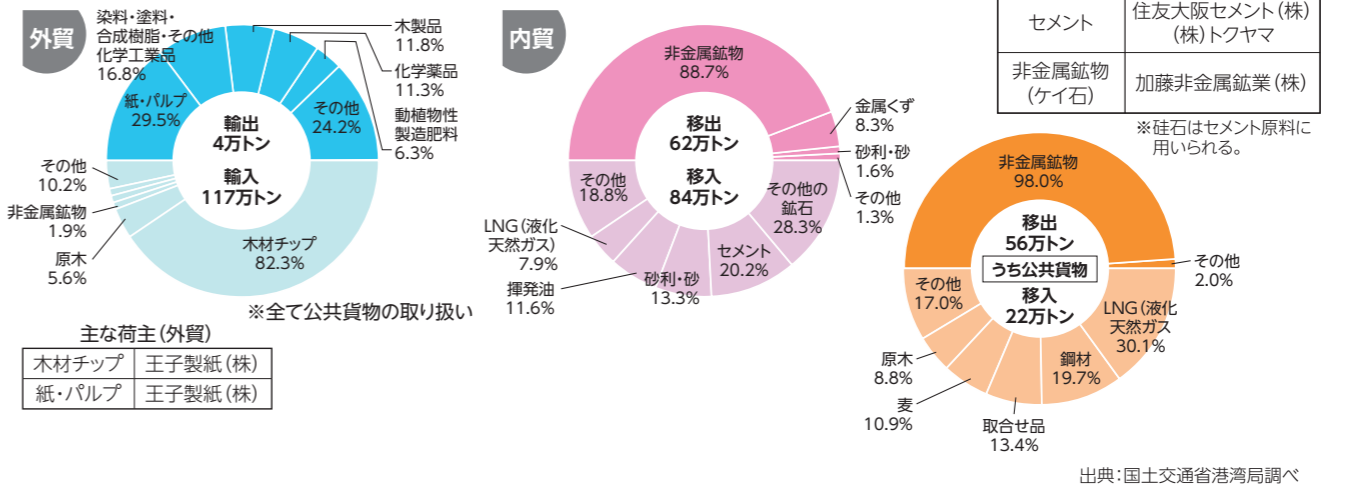
出典:貿易額は財務省「貿易統計」、貨物量平成27～平成30年は港湾統計(年報)、令和元年は国土交通省港湾局調べ  
注:徳島小松島港の貿易額には、橋港の貿易額が含まれている  
※移出、移入:内航フェリーによる貨物を除く  
※内航フェリー:内航フェリーにより移出・移入される貨物

### コンテナ取扱貨物量の推移



出典:平成27～平成30年は港湾統計(年報)、令和元年は国土交通省港湾局調べ  
※国際フィーダー:内貨のうち、国際コンテナ戦略港湾で積み替えられて輸出入されるコンテナ取扱貨物量  
注)国際フィーダーは港湾管理者に可能な限り調査・提供頂いたものであり、全量を把握できないため、参考値である

### 取扱貨物の品目内訳(令和元年)



### 徳島小松島港の主な定期航路(令和3年3月現在)

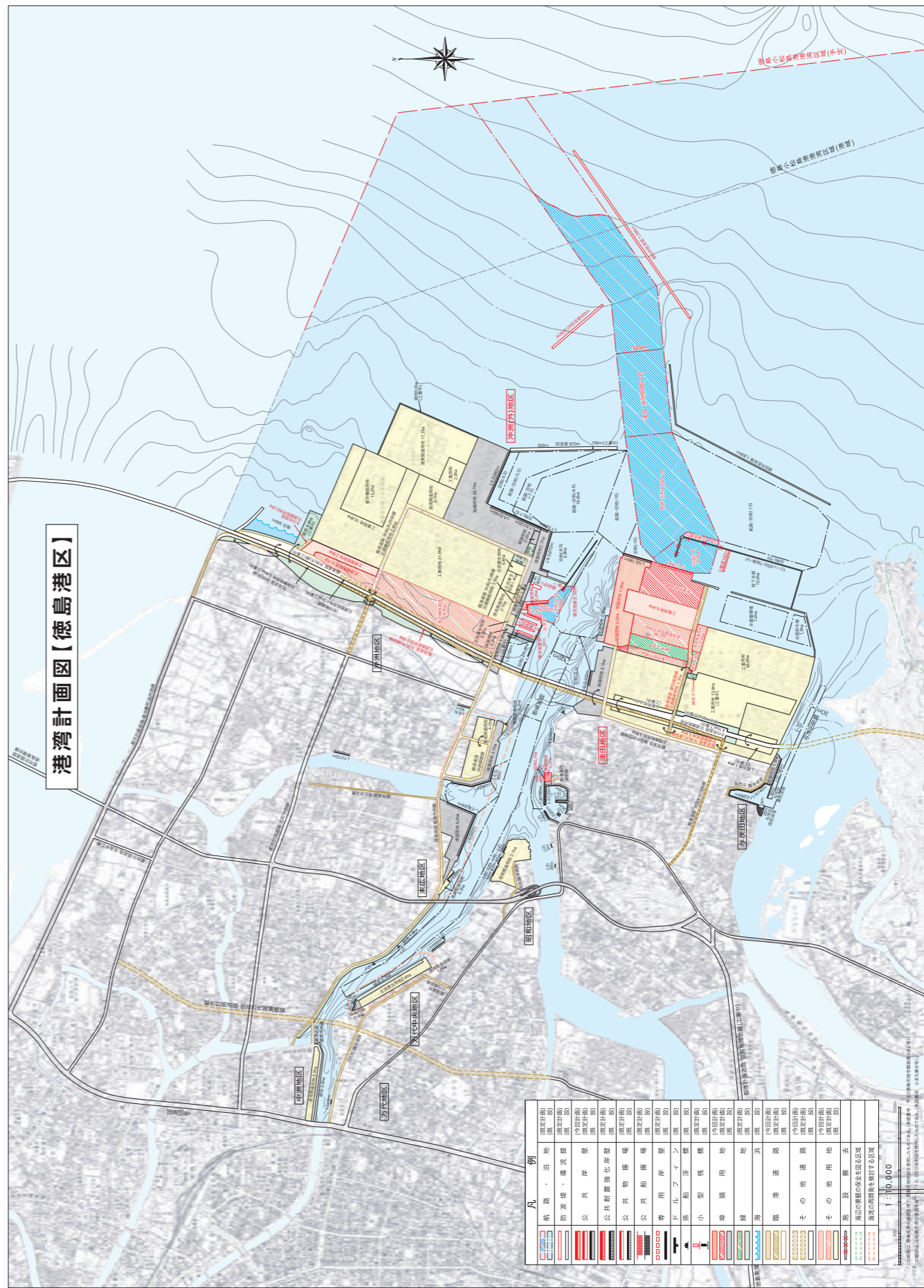
航路	船社名	便数
外貨コンテナ航路		
韓国航路	高麗海運、興亜LINE、長錦商船	3便/週
国際フィーダー航路		
阪神航路	OOCLジャパン	1便/週
内航フェリー		
東京～徳島～北九州	オーシャントランス(株)	1便/日
徳島～和歌山	南海フェリー(株)	8便/日

# 徳島小松島港【徳島港区】



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

# 港湾計画図【徳島港区】



徳島港区は、新町川河口を中心に発展してきた港で、古くから徳島県特産の藍玉・塩・煙草等の回漕が盛んであった。昭和 21 年に河口部両岸に防砂導流堤が完成し、中洲、万代地区から末広、沖洲地区へ順次下流に向けて、船舶の大型化に対応しつつ整備が進められてきた。昭和 46 年には津田地区に木材団地が完成し、現在では大型木材船の係留施設も整備されている。

昭和 61 年から沖洲流通港湾（マリニピア沖洲）の建設に着手し、港湾の整備、産業基盤の整備及び都市環境の改善のため 115.6ha の土地造成を進め平成 5 年に竣工した。

マリニピア沖洲には、本県の海の玄関口として高速旅客船ターミナル「沖洲マリニピアターミナル」が平成 6 年に、加えて、海上貨物輸送のコンテナ化の急速な進展に対応して「徳島コンテナターミナル」が整備され、韓国（釜山港）との間にコンテナ定期航路が就航した。また、陸海交通の結節点として、長距離フェリーの就航による複合一貫輸送の充実強化、災害時における防災拠点としての機能強化を図るため、-8.5m 耐震強化岸壁を平成 27 年に供用した。

なお、平成 22 年 3 月には人と自然の触れ合いの場及び生物が息息可能な場としての人工海浜等の整備も完成した。平成 23 年には機能のさらなる拡張のため、コンテナターミナルは赤石地区へと移転しており、移転後は既存の -7.5m 岸壁を活用し、クルーズ船等の寄港にも対応した多目的バースへの転換を行った。

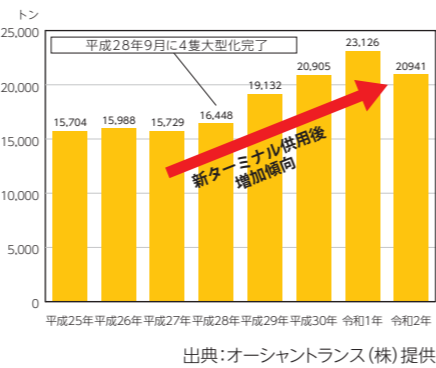
津田地区は、徳島県の重要な地場産業である木材産業の中心地としての役割を担っており、10m 岸壁では原木の輸入などが行われている。

背後の四国横断自動車道の整備が進んでおり、令和 2 年 3 月に徳島沖洲 IC - 徳島津田 IC 間が開通、令和 3 年度には徳島 JCT - 徳島沖洲 IC 間の開通を予定しており、更なる物流の効率化が期待される。

## 沖洲(外)地区



■ 貨物車両輸送台数の推移 (徳島小松島港～東京港)



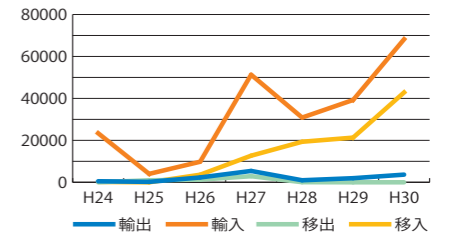
フェリーの大型化への対応ならびに大規模災害時の海上からの緊急物資等の輸送を目的とした水深 8.5m の耐震強化岸壁が平成 27 年 3 月に供用を開始し、沖洲(外)地区新ターミナルに平成 28 年 1 月から 9 月にかけて計 4 隻の新造船が就航した。フェリーによる年間貨物車両輸送台数は新造船就航以降、右肩上がりに増えており、令和元年の輸送台数は徳島-東京間で旧ターミナル運用時と比較して約 1.5 倍となる 23,126 台を記録している。

また、平成 30 年度から令和 2 年度にかけての「防災・減災、国土強靱化のための 3 か年緊急対策」として、四国地方整備局においては沖洲(外)地区耐震強化岸壁(-8.5m)の港内静穏度確保を目的とした沖洲(外)防波堤を 150m 延伸、徳島県においては令和 3 年度中に上下区間が供用となる徳島沖洲 IC に繋がる臨港道路の耐震補強(液状化対策)を実施した。これにより、通常時のみならず、大規模地震時における海陸の貨物輸送体系をより強固なものとした。

## 津田地区



■ 原木取扱量の推移



津田地区は主に、岸壁(-10m)が輸入原木(北米)の海上物流拠点となっているほか、背後には製材関連企業が集積する木材団地を形成している。

徳島 JCT ~ 徳島津田 IC 間の徳島南部自動車道の整備が進むなか、交通結節点を活かし、新たな企業誘致などによる「産業拠点」形成を図ることを目的に、徳島県は「津田地区活性化計画」を策定(平成 28 年 3 月)。平成 29 年度より第 3 水面貯木場の埋立工事に着手し、令和 2 年 12 月に埋立竣工された。今後新たな企業誘致を通じて同地区の活性化が期待される。

また、岸壁(-10m)の背後にある港湾関連用地に、再生可能エネルギー事業者などで作る特別目的会社(SPC)が木質バイオマス発電所を建設(令和 5 年 3 月操業開始予定)しており、海上物流拠点としての役割が更に高まっている。

岸壁(-10m)は建設後 40 年以上が経過し老朽化が進んでいるほか、入港する船舶の必要水深や延長が岸壁スペックを超えているなど陳腐化が進んでおり、同地区の活性化が見込まれるなか、施設の改良が必要な状況となっている。

## 南海フェリー(株)



新造船「あい」

1 日 8 便定期フェリーが徳島~和歌山間を往復している。

令和元年 12 月には、フェリー「つるぎ」に代わり、新造船「あい」が就航した。

## 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る。





小松島港区は、神田瀬川河口を中心に発展してきた港で、明治32年から港の整備が始まり、大正2年に小松島と徳島との間に軽便鉄道が敷設され、船車連絡体制が整った後は四国の東玄関として大いに賑わった。

大正2年には1,000トン級の汽船が、また、大正12年から昭和9年にかけて築港された本港地区では3,000トン級の船舶が係留可能となり、昭和23年には開港場に、昭和26年には重要港湾に指定された。

その後、本格的な改修工事が進められ昭和35年には本港地区に岸壁(-9m)1バースが、昭和43、48年には金磯地区に岸壁(-9m)1バース、(-11m)1バースが完成した。

赤石地区では、平成7年3月から本県の本格的な外貿拠点となる多目的国際ターミナルの整備を進めるとともに、港湾ゾーンと周辺地域との調和を図るため、平成11年にスポーツ・レクリエーションゾーンとなる緑地を整備し、平成13年7月には、県内最大となる4万トン級岸壁(-13m)1バース、平成18年4月には、岸壁(-10m)1バースの供用を開始した。

最近では、赤石地区において水深13メートル(平成13年供用)と同10メートル(平成23年供用)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年に全面供用を開始し、徳島県における貿易拠点を形成している。現在、韓国航路、国際フィーダー航路が就航し、世界各国の貨物を取り扱っている。

隣接する岸壁(水深13m)(徳島小松島港で最大水深)では、東南アジアより紙原料の木材チップ(輸入)を取り扱い、国際海上物流の拠点となっている。

また、連続する大規模岸壁を活かし、大型クルーズ船も寄港しており、インバウンド需要に対応している。

また同地区で、震災時に海上輸送の拠点となる水深7.5mの耐震強化岸壁が平成24年に供用開始し、さらに大規模地震時の緊急物資等輸送機能のルートを確認するため、「防災・減災、国土強靱化のための3カ年緊急対策」の一環として耐震強化岸壁に続く臨港道路の液状化対策が完了しています。

## 赤石地区国際物流ターミナル

赤石地区には、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いる。

また隣接する水深13mの岸壁では、東南アジア等より製紙の材料等となる木材チップを輸入している。

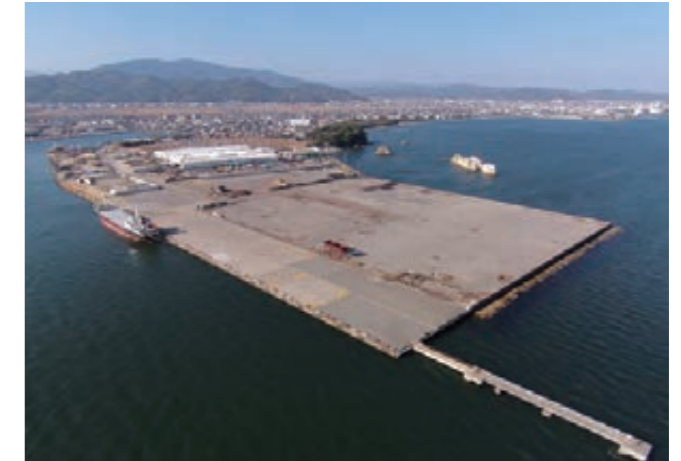
さらに、水深10mと13mの連続する大規模岸壁であることを活かして、大型のクルーズ船の寄港地としても利用されている。



## 金磯地区

金磯地区の岸壁(-11m)は供用開始から約50年が経過し老朽化が激しく、平成25年度より岸壁の一部に利用制限をかけた。現在四国地方整備局により岸壁改良が実施されている。

金磯地区は主に原木の移入やクルーズ船の寄港地として利用されているが、近年はRORO船の寄港や原木輸出実績があり、その他にも利用に関する商談や問合せが多い施設となっているため、施設の老朽化状況や利用状況を踏まえた戦略的な検討を行いつつ、早期の利用再開を目指し改良事業が進んでいる。



## 災害に備えた“防災拠点”

赤石地区(-7.5m)耐震強化岸壁及び防災拠点緑地の整備は、平常時はレクリエーション活動や憩いの場として利用できる施設を整備し、快適な港湾空間を確保するとともに大規模地震発生時は、物資輸送の拠点港や避難場所として、重要性の高い施設である。



## 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ある。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る。



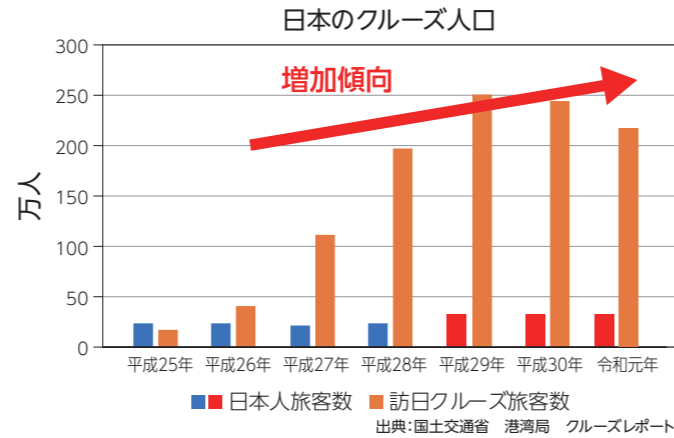
NPO法人  
港まちづくりファンタジーハーバーこまつしま  
Instagram QRコード

## 徳島小松島港に寄港するクルーズ船

近年、アジアを始め世界のクルーズ人口※が増加している。令和元年の日本人のクルーズ人口は約35.7万人となり、3年連続で30万人を超え、過去最多を更新している。また、訪日クルーズ旅客数は3年連続で200万人を突破している。

徳島県内では、大型、小型等船形を問わず様々な大きさのクルーズ船が徳島小松島港の各地区の岸壁に寄港している。特に、8月中旬の阿波踊りシーズンを中心に徳島小松島港にクルーズ船が寄港しており、クルーズ船の寄港は地域の活性化に繋がっている。

※クルーズ人口・・・外航クルーズ又は国内クルーズを利用した乗客数の合計



## クルーズ船寄港時の岸壁の様子



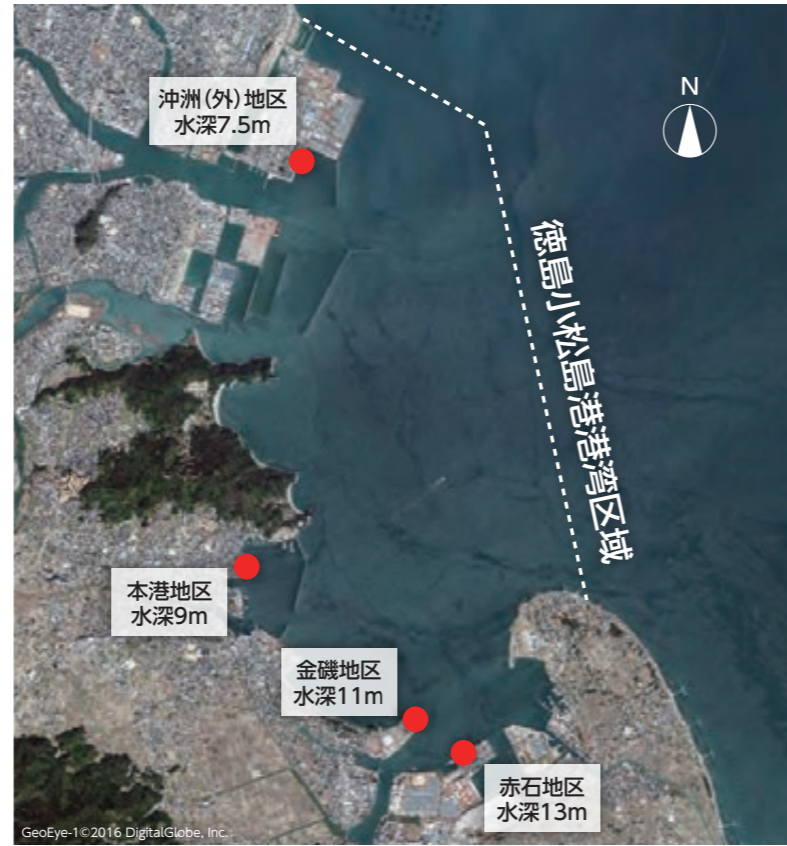
MSCスプレンドイダ  
赤石地区(水深13m岸壁)



ロストラル  
沖洲(外)地区(水深7.5m岸壁)



にっぽん丸  
本港地区(水深9m岸壁)



●:クルーズ船寄港地



飛鳥II  
金磯地区(水深11m岸壁)



ゴールデンプリンセス  
赤石地区(水深13m岸壁)

## 徳島県内観光名所

徳島県は東部、南部、西部の3エリアに個性豊かな観光名所がたくさんある。徳島県にクルーズ船が寄港した際は、これらの観光名所のツアーが生まれ、クルーズ観光客に徳島県内の魅力を存分に体感してもらっている。



西部

東部



南部



# 徳島小松島港 中期構想

## 徳島小松島港中期構想の背景・目的

### 背景

港湾背後への高速道路延伸、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。

### 目的

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。

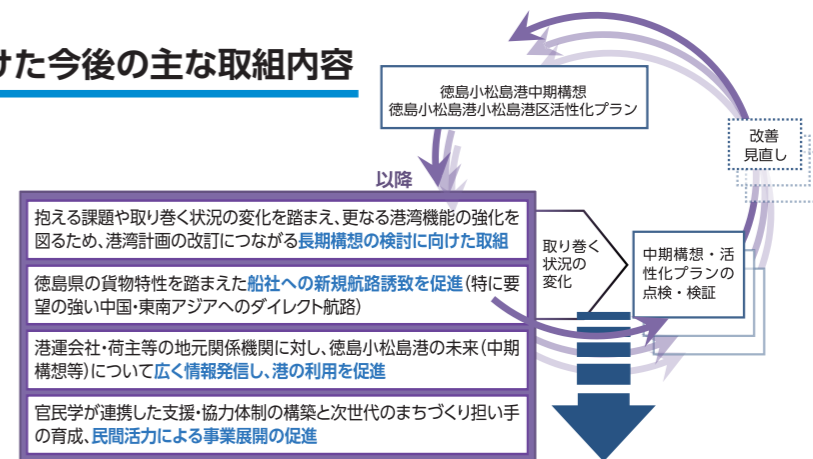
- ①徳島小松島港の長期的(概ね20年程度)なイメージを構想。
- ②長期的なイメージを見据え、中期的(概ね10年程度)な計画として中期構想案を策定。
- ③中期構想との整合を図りつつ、港からの活性化方策を小松島港区について策定。



## 中期構想実現に向けて

中期構想等では、徳島小松島港が抱える課題と将来的な要請を整理し、これに対して、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、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、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等の施策を進めることで、便利で、使い勝手の良い「みなと」を目指すことにしています。なお、中期構想等は、今後の徳島小松島港の利用や整備についての方向性を示しつつ、取りまく状況の変化を考慮しながら構想自体の点検、検証と改善、見直しを行うこととしています。

## 中期構想実現に向けた今後の主な取組内容



## 長期イメージ(2040) ~バックキャスト(理想の将来)~

### 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靱化したとくしま「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

臨海産業地帯等次世代エネルギーを活用した産業競争力の強化に貢献



## 中期構想(2030) ~フォーキャスト(課題・要請への対応)~

### 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 1: 船舶の大型化や老朽化した港湾施設の再整備等による物流機能の強化**

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 荷役機械の大型化	○	赤石
大型船舶の複数接岸	バース再編 心願用地の確保	○	赤石
コンテナ物流の地元港湾利用の拡大	新規航路の開通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等)	○	赤石
老朽化・陳腐化した港湾施設の再整備・強靱化	老朽化・陳腐化した岸壁・防波堤の再整備、強靱化 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

**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**

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整備に合わせたアクセス道連結	○	各地区

### 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 3: クルーズ船・内航船の寄港増大や賑わい施策充実等による海上からの集客機能の強化**

具体的な施策	取組み内容	取組み時期	地区
乗船者の満足度の向上	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	○	沖洲(外) 本港 金鏡 赤石
海上からの集客機能の強化	新たな「海上交通」の導入	○	香下全域を対象に検討

**基本施策 4: 訪れる観光客のアクセス道改善等による陸域の周遊機能の強化**

具体的な施策	取組み内容	取組み時期	地区
寄港地・観光地と連携できる港づくり	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 歴史や文化施設等街の回遊ルートへの港まで延伸 港のシンボル化による集客増大 小型船舶だまり(ボートパーク)の充実・適正利用	○	本港 各地区

### 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 5: 新規需要及び関連する産業の誘致等による産業振興の強化**

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 企業の誘致 状況に応じた新たな用地造成の検討	○	津田
農林水産物の輸出促進	心願用地の拡大・整備 IC整備に合わせたアクセス道連結	○	津田 赤石

### 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

産業振興に貢献する付加価値の高い港湾へ

## 港湾計画と整備の概要

### 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

#### 昭和43年

金磯地区に水深9mの岸壁が完成

#### 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7年

徳島コンテナターミナルが沖洲(外)地区で供用開始  
赤石地区整備事業着工

#### 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となる

#### 平成13年

赤石地区に水深13mの岸壁が1バース完成し供用

#### 平成17年

赤石地区に水深10mの岸壁が完成

#### 平成23年

徳島小松島港赤石地区でコンテナターミナルを移転供用

#### 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



昭和35年頃 本港地区



昭和44年頃 本港地区



昭和38年 金磯地区



平成6年 沖洲(外)地区



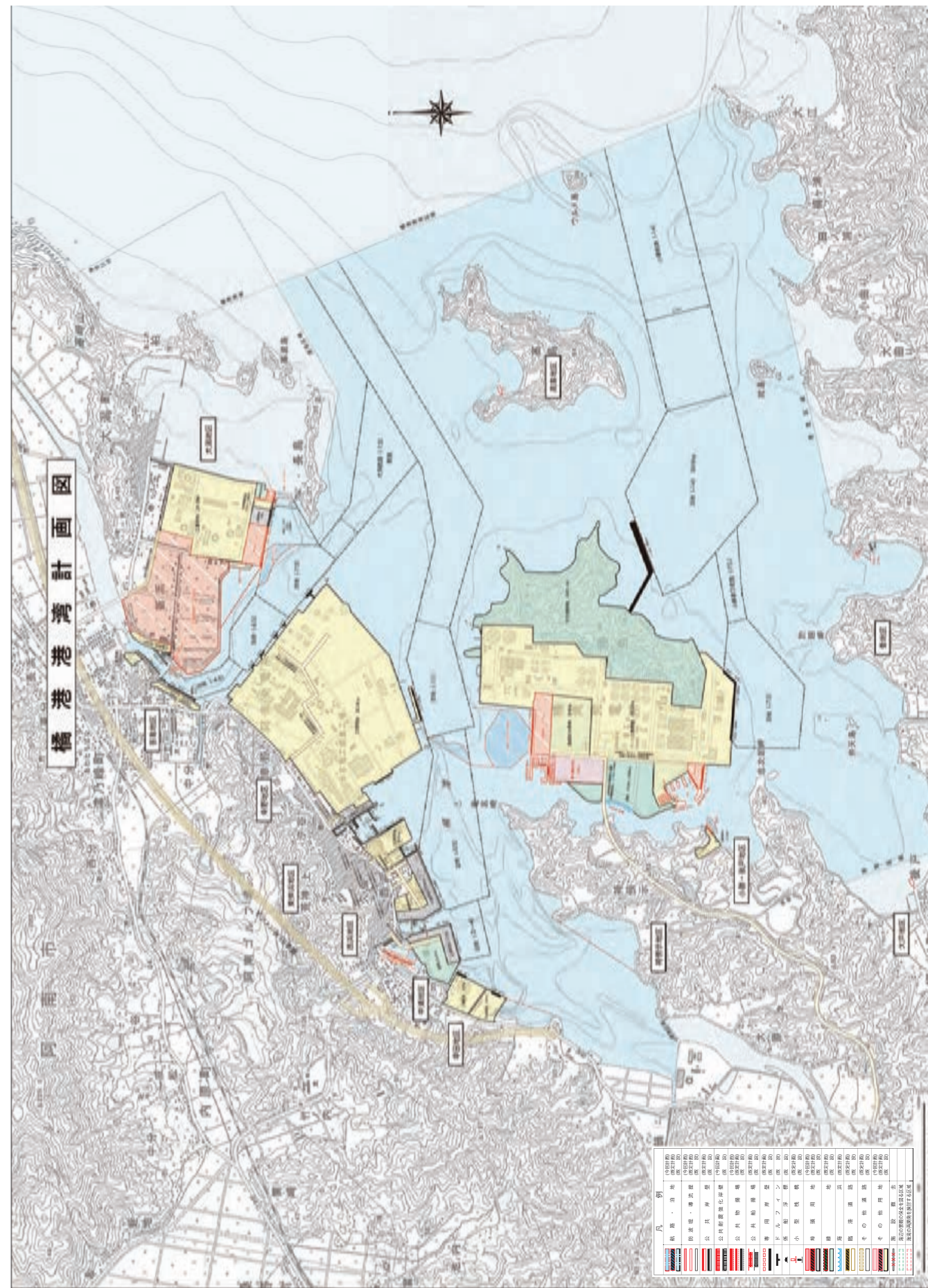
平成9年 金磯・赤石地区

### ●年表

1615年 (元和元年)	小松島港は、阿波藩主蜂須賀家政が阿波藍を奨励し、藍玉として移出、阿波蜜柑、藍染物等近畿・関東地方とも取り引きを持っていた。		
1890年 (明治23年)	現徳島市による徳島港区新町川の維持浚渫が行われる。		
1899年 (明治32年)	小松島港区において河口を改修して、徳島との定期航路が開設される。		
1900年 (明治33年)	阿波国共同汽船が中洲を起点に阿根航路を開設する。		
1902年 (明治35年)	神田瀬川の南岸港町にけい船場を設け、和歌の浦航路が開設される。		
1913年 (大正2年)	小松島港区で修築工事に着手し、1,000トン級大型船舶の発着が可能となり、甲浦・高知航路が始まり、阿根航路が開設される。		
1921年 (大正10年)	小松島港区が第2種重要港湾に指定される。		
1923年 (大正12年)	本港地区の修築工事が認められ、内務省直轄施行で修築に着手、12年後に完成。		
1934年	本港地区の修築工事が完成し、3,000トン級船舶の発着が可能となる。		
1948年	国庫補助事業により両港区とも本格的な修築工事が始められる。小松島港区は開港場に指定され、小松島・深日航路が開設される。		
1951年 (昭和26年)	港湾法により、小松島港区は重要港湾、徳島港区は地方港湾の指定を受ける。		
1956年	小松島・和歌山航路が開設される。本港地区に10,000トン級岸壁を運輸省直轄施行で着手、1959年度1バースが完成。		
1958年	12月、港湾審議会第5回計画部会で、金磯地区を中心に1万トン岸壁及び臨海工業用地造成事業を含む計画を策定(小松島港区のみ)。		
1964年	1月、徳島地区が新産業都市の指定を受ける。重要港湾小松島港・地方港湾徳島港を合併し、現在の重要港湾小松島港となる。津田地区防波堤に着手。7月、港湾審議会第22回計画部会で、昭和50年を目途に公共ふ頭及び貯木場の整備を基本方針として港湾計画を改訂。		
1966年	津田木材団地の造成に着手、1971年度完成。		
1967年	金磯岸壁(-9m)バース完成。		
1969年	金磯岸壁(-11m)の整備に着手し、1973年度(-10m)(暫定)1バース完成。		
1971年	津田岸壁(-10m)の整備に着手、1981年度完成。		
1972年	5月、港湾審議会第50回計画部会で、将来の京阪神経済圏の外延的発展に対応して大阪湾、紀伊水道地域を一体とした広域的な機能分担の要請、都市の再開発とあわ		
		せた港湾施設の再編成の要請に対処するため、沖洲(外)地区、金磯地区の公共ふ頭の整備を基本方針として、昭和60年を目標年度として港湾計画を改訂。津田北防波堤及び津田南防波堤が完成。	
1973年		12月、港湾審議会第58回計画部会で津田地区木材取扱施設計画、与茂田地区、和田島地区船だまり計画等、港湾計画を一部変更。	
1974年		津田外防波堤が完成。与茂田地区小型船だまりの整備に着手し、物揚場(-3m)140m、物揚場(-2m)445m、防波堤85m等が1982年度までに完成。	
1977年		6月、港湾審議会第78回計画部会で、本港地区、与茂田地区の小型船だまり計画、万代地区臨港交通施設計画、港湾計画を一部変更。	
1979年		11月、港湾審議会第88回計画部会で、和田島地区の専用ふ頭、小型船だまり計画の変更に伴い港湾計画を一部変更。和田島地区小型船だまりの整備に着手し、物揚場(-2m)、防波堤、臨港道路等が1985年度までに完成。	
1981年		8月、港湾審議会第95回計画部会で沖洲(外)、和田島地区の港湾計画を一部変更。11月、港湾審議会第96回計画部会で沖洲(外)地区の港湾計画を一部変更。本港地区けい船浮標2基が完成。	
1986年		10月、沖洲地区において、港湾の整備、産業基盤の整備及び都市環境の改善を目的として、流通港湾建設事業に着手。	
1987年		11月おおむね西暦2000年を目標年次として、港湾計画を改訂。	
1988年		港則法改正により徳島港、小松島港が合併し特定港徳島小松島港となる。	
1989年		金磯航路(-11m)の浚渫完了、金磯岸壁(-11m)の本格供用開始。	
1990年		津田航路(-10m)の浚渫完了、津田物専岸壁(-10m)の本格供用開始。	
1991年		津田けい船杭(-10m)2バース完成。	
1992年		4月、取扱貨物量の増大及び大型船舶の増加に対応するため、赤石地区で港湾計画を一部変更する。中洲地区緑地みなと公園が完成。津田けい船杭(-12m)(暫定)1バース完成。	
1993年		沖洲流通港湾(マリニピア沖洲)第1期事業が竣工、同年度内に42.7haの産業用地の分譲を完了。マリニピア沖洲へのアクセス道路となる。臨港道路福島中洲線の中洲みなと橋が完成。本港地区緑地の整備に着手。	
1994年		6月、港湾関連交通処理の円滑化、海洋性レクリエーション需要に対応するため沖洲(外)地区で港湾計画を一部変更する。	
1995年		6月、関西国際空港への海上アクセス基地となる沖洲マリニピアターミナルが完成。	6月、関西国際空港への海上アクセス基地となる沖洲マリニピアターミナルが完成。
		3月、赤石地区公共ふ頭の工事に着手。	3月、赤石地区公共ふ頭の工事に着手。
		6月、韓国・釜山港との間にコンテナ定期航路(週2便)が開設される。	6月、韓国・釜山港との間にコンテナ定期航路(週2便)が開設される。
1996年		4月、沖洲(外)地区が、環境と共生する港湾「エコポート」モデル港に指定される。	4月、沖洲(外)地区が、環境と共生する港湾「エコポート」モデル港に指定される。
		5月、徳島コンテナターミナルの本格的な供用が開始される。	5月、徳島コンテナターミナルの本格的な供用が開始される。
1998年		11月、韓国・釜山港との間のコンテナ定期航路が週4便になる。	11月、韓国・釜山港との間のコンテナ定期航路が週4便になる。
1999年		本港地区緑地しおかぜ公園が完成。	本港地区緑地しおかぜ公園が完成。
2000年		4月、法務法上の重要港湾名が「徳島小松島港」に変更となる。9月、海面清掃船「ブルーグリーン」が就航。	4月、法務法上の重要港湾名が「徳島小松島港」に変更となる。9月、海面清掃船「ブルーグリーン」が就航。
2001年		7月、交通政策審議会第1回港湾分科会で、平成20年代半ばを目標年次として港湾計画を改訂。7月、赤石地区公共ふ頭で、4万トン級岸壁(-13.0m)1バースが供用開始。	7月、交通政策審議会第1回港湾分科会で、平成20年代半ばを目標年次として港湾計画を改訂。7月、赤石地区公共ふ頭で、4万トン級岸壁(-13.0m)1バースが供用開始。
2004年		赤石地区、緑地(多目的広場、野球場)供用開始	赤石地区、緑地(多目的広場、野球場)供用開始
2005年		マリニピア沖洲第2期事業に着手。赤石地区、緑地(親水公園)供用開始	マリニピア沖洲第2期事業に着手。赤石地区、緑地(親水公園)供用開始
2006年		4月、赤石地区公共ふ頭で岸壁(-10.0m)1バース供用開始	4月、赤石地区公共ふ頭で岸壁(-10.0m)1バース供用開始
2008年		11月、港内の静穏、船舶航行の安全性の向上を図るため、沖洲(外)地区、津田地区の港湾計画を一部変更	11月、港内の静穏、船舶航行の安全性の向上を図るため、沖洲(外)地区、津田地区の港湾計画を一部変更
2009年		6月、本港地区で本港広場供用開始	6月、本港地区で本港広場供用開始
2011年		3月、赤石地区で徳島小松島港コンテナターミナル供用開始	3月、赤石地区で徳島小松島港コンテナターミナル供用開始
2015年		3月、沖洲(外)地区で耐震強化岸壁が供用開始	3月、沖洲(外)地区で耐震強化岸壁が供用開始



Product©[2016] DigitalGlobe, Inc., a Maxar company.



橘港は、徳島県東部海岸線のほぼ中央に位置する橘湾内にある。海岸線はリアス式海岸で、天然の良港として古くから貨客船及び漁船の出入りが頻繁で、昭和初期には阪神～高知間の中継港として賑わいを見せた。

戦後、昭和25年より港湾改修事業に着手した。これと平行して幸野地区に工業用地の造成を行い、昭和38年には四国電力(株)が阿南火力発電所を建設して発電を開始した。

昭和39年1月には背後地域が徳島地区新産業都市に指定され、これを受けて西浜地区の公共ふ頭の建設、大湊地区、幸野地区の臨港工業用地の造成を基本構想とする港湾計画(新規)が同年7月策定され、昭和40年4月重要港湾に指定された。

昭和40年度から西浜地区の公共ふ頭の整備を進め、昭和42～44年度にかけて幸野地区の工業用地の造成を行った。工業用地には日本電工(株)が立地し、2万トン級の専用棧橋1バースを使用して原材料の輸入を始めた。

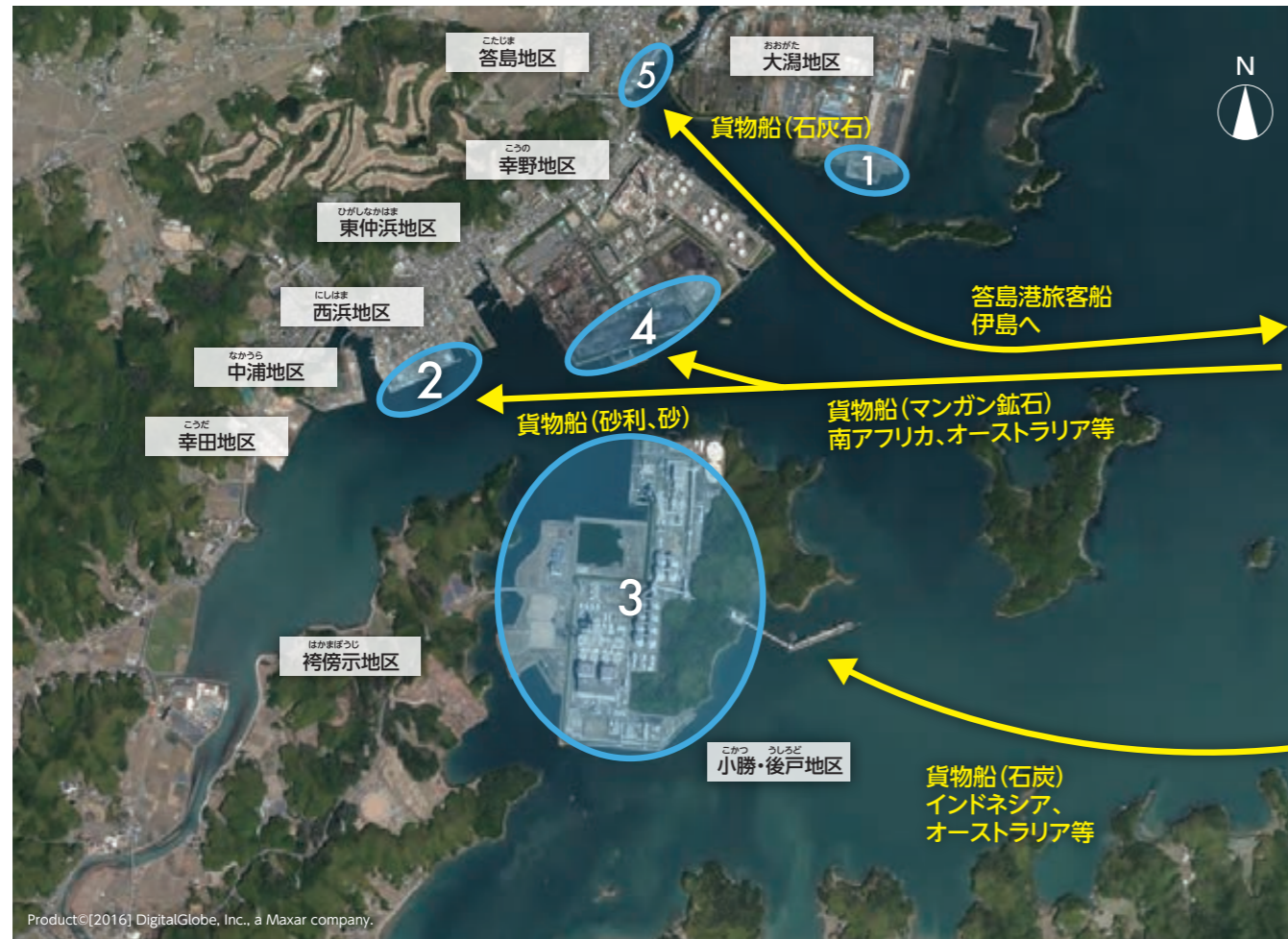
昭和53年度から中浦地区の公共ふ頭及び緑地の整備に着手し、緑地は平成5年度に完成して東四国国体ホッケー場として使用された。

大湊地区では、阿南市が造成した大湊新浜工業団地に企業進出が図られ、平成3年度に公共ふ頭の整備に着手し、平成12年度には、2千トン級岸壁(-5.5m)1バース(耐震強化岸壁)と岸壁(-5.0m)1バースの供用を開始した。

また、西日本における電力確保及びエネルギー源の多様化に対応するため、小勝・後戸地区に橘湾石炭火力発電所(出力280万kw)の立地が決定し、平成7年2月から電源開発(株)と四国電力(株)が敷地造成工事に着手し、平成12年12月に全面運転を開始した。

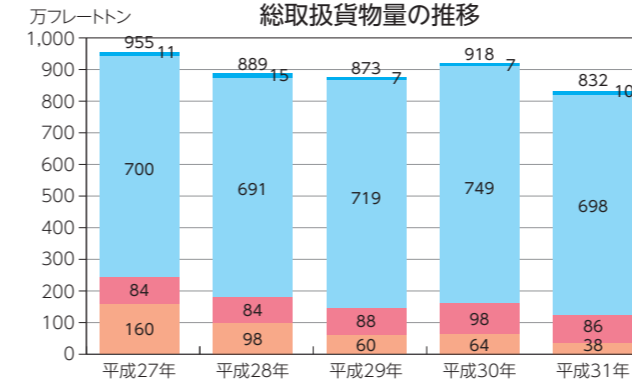
さらに、石炭火力発電所に隣接したエリアにおいて、橘湾の持つ自然を生かした緑地や公共用地の整備を進めている。

現在では、発電用石炭の輸入や、窯業品、金属鉱、非金属鉱物等の移出が多く行われている。



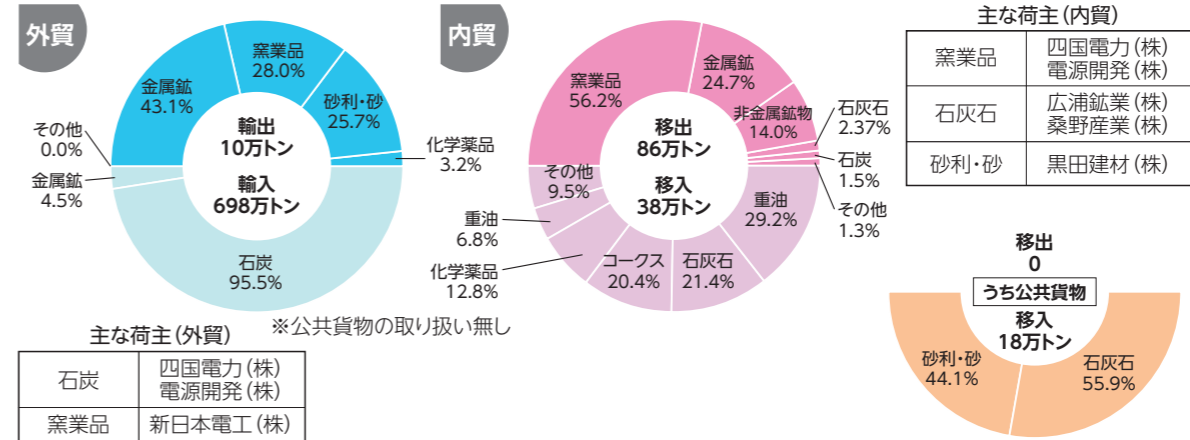
橘港の取扱貨物データ(令和元年)

取扱貨物量の推移



出典: 出典: 貨物量平成27～平成30年は港湾統計(年報)、令和元年は国土交通省港湾局調べ  
注: 橘港の貿易額は、徳島小松島港の貿易額に含まれている

取扱貨物の品目内訳(令和元年)



出典: 国土交通省港湾局調べ

橘港の主な定期航路(令和3年3月現在)

その他内航定期航路	船社名	便数
伊島～答島	伊島連絡交通事業(有)	3便/日

●年表

1949年	港湾改修事業に着手し、1959年度までに東仲浜、豊浜、幸野、答島地区の順序で公共物揚場(-1～-4m)560mの整備及び工業団地の造成を行った。	公共ふ頭の施行等を主目的とする漁業補償協定が県と関係漁協との間に締結され、港内800万坪の漁業権が放棄される。	1994年	3月、貨物需要の変化、船舶の大型化、海洋性レクリエーションの増大及び石炭火力発電所計画の規模等の変更に伴い、港湾計画が一部変更される。
1961年	第1次港湾整備五カ年計画により、西浜地区の公共物揚場(-4m)180mの建設に着手、1967年度完成。	6月、四国電力(株)3号機が運転開始。	1995年	2月、石炭火力発電所計画は、平成12年7月運転開始に向け土地造成工事に着手。
1963年	幸野地区に四国電力(株)が阿南火力発電所を建設し、発電を開始。	翌年12月、4号機が運転開始。	1996年	6月、小勝・後戸地区の公共用地造成工事に着手。
1964年	7月、本港の背後地域を含めた徳島地区が新産業都市の指定を受け、飛躍的な発展が期待されるため、昭和50年を目標に、臨海工業用の造成及びこれに対応した港湾施設の整備を図ることを基本方針とする港湾計画(新規)を策定。	中浦地区で公共ふ頭及び緑地の整備に着手、公共ふ頭は1988年度完成。	1999年	橘湾石炭火力発電所の試運転を開始。
1965年	4月、港湾法による重要港湾に昇格。西浜地区公共岸壁(-5.5m)360mの建設に着手、1976年度完成。	地方港湾審議会で、幸田、中浦、東仲浜、答島の各地区における港湾計画の軽易な変更が承認される。	2001年	6月、小勝・後戸地区で、橋脚廃棄最終処分場が開所し、廃棄物の受入を開始する。大湊地区公共ふ頭で、耐震強化岸壁(-5.5m)1バース、岸壁(-5m)1バースが供用開始
1967年	幸野地区に工業用地の造成を開始、その後、日本電工(株)が立地。	橘港開発として、阿南市が大湊地区に中小企業向けの工業用地造成に着手。		
1968年	日本電工専用棧橋(-11m)200mが完成。	7月、背後である阿南市を中心とした地域は、本洲四国連絡橋の整備に伴い、今後ますます発展することが期待されており、このため橘港に対しても、徳島県南部の物資流通拠点として港湾機能の充実を図ることはもとより、その恵まれた立地条件を生かし、近年のエネルギー事情の変化に対応した石炭火力発電所の立地、さらには市民の港、海に親しむための賑わいと潤いのある空間の形成、安全かつ健全な海洋性レクリエーション活動の場の確保等、多様な要望が寄せられている。このような情勢に対処するため、おおむね平成12年を目標年次に港湾計画を改訂。		
1971年	答島地区公共岸壁(-4.5m)200mの建設に着手、1974年度完成。	1989年		
1972年	5月、開港場にされる。	1993年		
1973年	小勝・後戸地区工業開発、四国電力の増設及び			

## 小勝・後戸地区



小勝・後戸地区には、西日本における電力確保及びエネルギー源の多様化に対応するため四国電力（株）橘湾発電所と電源開発（株）橘湾火力発電所が立地しており、主にインドネシア、オーストラリアから年間約 600 万トン程度の石炭が輸入されており、橘港の石炭輸入量は四国全体の 42.3% を占めている（平成 30 年時点四国第 1 位）。上記 2 社が共有する揚炭栈橋（14 万載貨重量トン級岸壁 1 バース（水深 14m、延長 300m））で荷揚げされた石炭は、貯炭サイロ（四国電力（株）橘湾発電所：7 万トン× 4 基、電源開発（株）橘湾火力発電所：7 万トン× 8 基）に貯蔵され、安定供給がなされている。

四国電力（株）橘湾発電所と電源開発（株）橘湾火力発電所の総出力は 280 万 kW（一般家庭の約 140 万世帯分）であり、四国内のみならず、関西・中国・九州地域にも送電されている。

また、平成 7 年度に橘港石炭火力発電所の立地と相まって、「県南の地域振興及び地域環境の整備」を図る観点から、石炭火力発電所に隣接した同地区において、橘港の持つ自然と石炭火力発電地のメリットを活かして物流の場を創出するとともに、人々の交流機能を生み出す複合的な港湾利用の創出を図る「スポーツ・レクリエーションの振興」を目的として、ソフトボール場等の整備を行っている。

また同地区西側の埋立地（公共用地）には、阿南市の新たなごみ焼却施設「エコパーク阿南」が建設（2014 年 4 月操業開始）され、さらに周辺では緑地が整備され多目的グラウンドが 2015 年 4 月に供用を開始している。

## 大湊地区



平成 3 年度に公共埠頭の整備に着手し、平成 13 年度には耐震強化岸壁（延長 100m、水深 5.5m）と岸壁（延長 60m、水深 5m）の供用を開始した。

## 答島地区



1 日 3 便旅客船が答島～伊島間を往復している。  
また、石灰石を取り扱っており、県内の取扱量の 95.6% を占めている。（平成 30 年の県内取扱量は約 9.3 万トン、答島地区は約 8.9 万トン。）

## 幸野地区



幸野地区の新日本電工（株）徳島工場は、南アフリカ及びオーストラリアから輸入したマンガン鉱石より、合金鉄（高炭素フェロマンガ）を生産している。  
※合金鉄：鉄に添加される重要な素材。製鉄の過程で鉄に混入する不純物を取り除いたり、鉄の強度・靱性・耐熱性・耐食性等を向上させる添加剤。

## 西浜地区



西浜地区（水深 5.5m）の岸壁は老朽化が著しく、使用制限がかかっており、利用者より早期復旧の強い要望がある。

現在、徳島県が岸壁 3 バース（延長 270m）改良工事を施工中であり、平成 27 年度に 90m、令和元年度に 60m を部分供用しており、残り 120m の施工を鋭意進めている。

また、砂利・砂や石灰石の取扱われており、平成 30 年の取扱量は 17 万トンとなっており、県内の取扱量（35 万トン（H30 年））の約 5 割を占めている。



折野港は、瀬戸内海（播磨灘）に面した香川県境近くの港で、背後に讃岐山脈を控えて平地は少なく、冬季に波浪が強い。

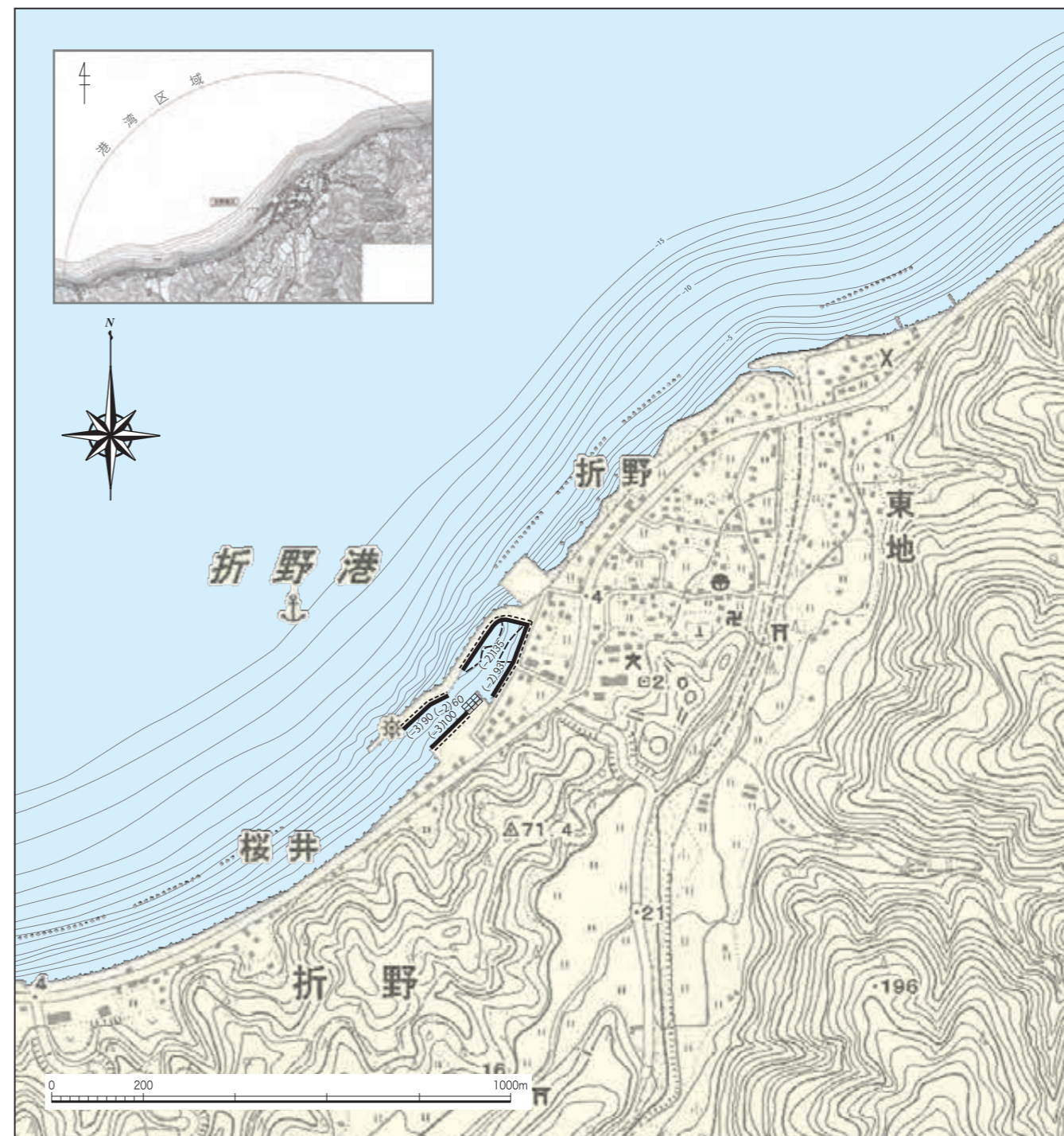
戦後暫くまでは、徳島と香川を結ぶ商港として利用されていたが、陸上交通の発展とともに機帆船の出入りも途絶え、現在約 100 隻の漁船を擁する漁港的性格の強い港となっている。

港湾の整備については、活発な漁業活動を支援するため、昭和 38 年度から港湾局部改良事業により防波堤改良工事に着手し、昭和 49 年度からは漁船の大型化に伴う係留施設の不足及び冬季波浪に対する泊地静穏度の向上を目的として、港湾改修事業により物揚場（-3m）・船揚場・防波堤の延長等の整備を実施し、昭和 55 年度に完了した。

その後、防波堤機能の向上、係留施設の延長について新たな要請に対応するため、昭和 62 年度から防波堤の延長及び物揚場の改良を進め、平成 9 年に完成した。



## 折野港平面図



- 1929 年 北灘村漁業協会（現鳴門市北灘漁業協同組合）により、防波堤 100m が完成。
- 1932 年 管理を北灘村（現鳴門市北灘町）に移し、防波堤 96m を延長。その後、地元漁業協会、機帆船協会、村等の予算を合併し改良を加える。
- 1949 年 鳴門汽船（株）が設立され、引田港、撫養港との定期航路が開設されたが、4 年後に休業状態となる。
- 1953 年 9 月、港湾法による地方港湾の指定を受ける。
- 1963 年 港湾局部改良事業により、防波堤改良工事に着手。
- 1974 年 漁業施設を主体とする整備計画を策定。港湾改修事業により防波堤延長工事に着手。
- 1980 年 物揚場（-3）100m、船揚場等一連の施設整備が完成し、整備完了港湾となる。
- 1987 年 港湾改修事業により防波堤の延長、物揚場の改良工事に着手。
- 1997 年 防波堤の延長、物揚場の改良工事が完成。

亀浦港平面図

亀浦港は、徳島県北部の大毛島に位置し、古来漁港として、また、渦潮で有名な鳴門海峡に面していることから、潮待港・避難港として利用されてきた。

終戦後、鳴門公園一帯が瀬戸内海国立公園に指定されたことから、観光客は大幅に増加した。

これらに対応するため、港湾区域を拡大し、新たに観光定期・不定期船、観潮船、プレジャーボート等を対象とする魅力ある観光港として整備する計画を立て、昭和46年度から昭和60年度にかけて港湾施設の整備が進められた。

亀浦港の周辺地域は、豊かな自然環境に恵まれ、関西圏からのアクセスも良く、そのポテンシャルは非常に高いものがある。



- 1949年 鳴門公園一帯が、瀬戸内海国立公園に指定される。
- 1960年 7月、港湾法による地方港湾の指定を受ける。
- 1963年 阪急内海汽船(株)が神戸港との間に水中翼船を就航させる。(1995年航路廃止)
- 1965年 淡路フェリーボート(株)が、淡路島(阿那賀)との間に航路を開設し、フェリー時代の幕開けとなる。(1996年航路廃止)
- 1972年 3月、港湾区域を拡大。
- 1973年 港湾用地約4.5haを造成するとともに、岸壁(-5.5)100mが完成。大鳴門橋の作業基地港として本四公団が岸壁(-5.5)180mを設置する。
- 1979年 岸壁(-4.5)65m、ふ頭用地等の建設に着手。1981年度完成。
- 1985年 6月、大鳴門橋開通。防波堤(東)50mの延長工事を終え、整備休止となる。
- 1998年 緑地を整備(県単)し、観潮船乗船客等の観光客の持続的な増加、定着を図る。

撫養港は、徳島県の北東部に位置し、背後に鳴門市の中心市街地を擁している。淡路島を介し近畿との交通が至便なことから、遠く奈良・平安の時代から港として開かれていた。

蜂須賀氏が阿波に封じられて以後は、撫養の塩田で生産される塩、吉野川の上流域で産出される木材、中下流域で栽培される藍、煙草等を、主として大阪、遠くは北陸、東北地方までも積み出し、近世まで撫養港は阿波第一の商港として栄えてきた。

しかし、港口部に岩礁が多く、撫養川河口は水域が狭い。また、小鳴門海峡は潮流が早いなど不利な条件も多い。昭和40年には大桑島地区物揚場(-4m)180mが完成している。

平成3年から、高速旅客船の大阪・神戸航路が開設され、鳴門方面から本土へのアクセス向上に寄与していたが、明石海峡大橋の開通にともない航路は廃止された。

近年は、食料品の移出や石炭の移入などで利用されている。

**TOPIC**

桑島瀬戸地区では平成18～29年度にかけて、南海トラフ地震津波の発生による既存堤防の沈下・倒壊、その後に来襲する津波による背後地域の浸水被害を防ぐため、四国地方整備局において堤防の地震津波対策として、地盤改良や堤防の高上げ・補強を実施した。  
(詳細は P51 参照)



**撫養港平面図**



- 1605年 撫養塩田が始まる。
- 1933年 現在の港湾の基礎となる第1期修築工事で、港口を浚渫し、500トン級船舶対象の物揚場を築造。
- 1953年 9月、港湾法による地方港湾の指定を受ける。
- 1954年 鳴門フェリーボートが、淡路島(福良)との間に航路を開設。
- 1957年 桑島地区物揚場(-4)150mの建設に着手、1961年度完成。
- 1961年 大桑島地区物揚場(-4)180mの建設に着手、1965年度完成。
- 1989年 大桑島地区物揚場(-4)(改良)110mの建設に着手、1993年度完成。
- 1991年 阪急汽船(現:徳島高速船)が大阪・神戸との間に高速旅客船航路を開設。
- 1997年 鳴門～大阪・神戸間の高速旅客船航路の廃止。
- 2008年 撫養港海岸直轄海岸保全施設整備事業により、桑島・瀬戸地区の堤防改良に着手
- 2017年 桑島・瀬戸地区の堤防改良が完了

栗津港は、旧吉野川河口に位置し、昭和 39 年に徳島地区が新産業都市の指定を受けたのを機会に、従来の漁港区域を縮小し、新たに港湾区域を設定することにより昭和 40 年に地方港湾として誕生した。

港湾の整備については、昭和 40 年度から港湾改修事業により、港口部における漂砂の影響を防止するため防波堤の建設に着手し、以後県北部の工業開発の拠点港として整備を進め、里浦地区岸壁 (-5.5m) 2 バースは昭和 53 年度に、松茂地区岸壁 (-5.5m) 2 バースは昭和 48 年度に、岸壁 (-7.5m) 1 バースは昭和 58 年度に整備を完了している。

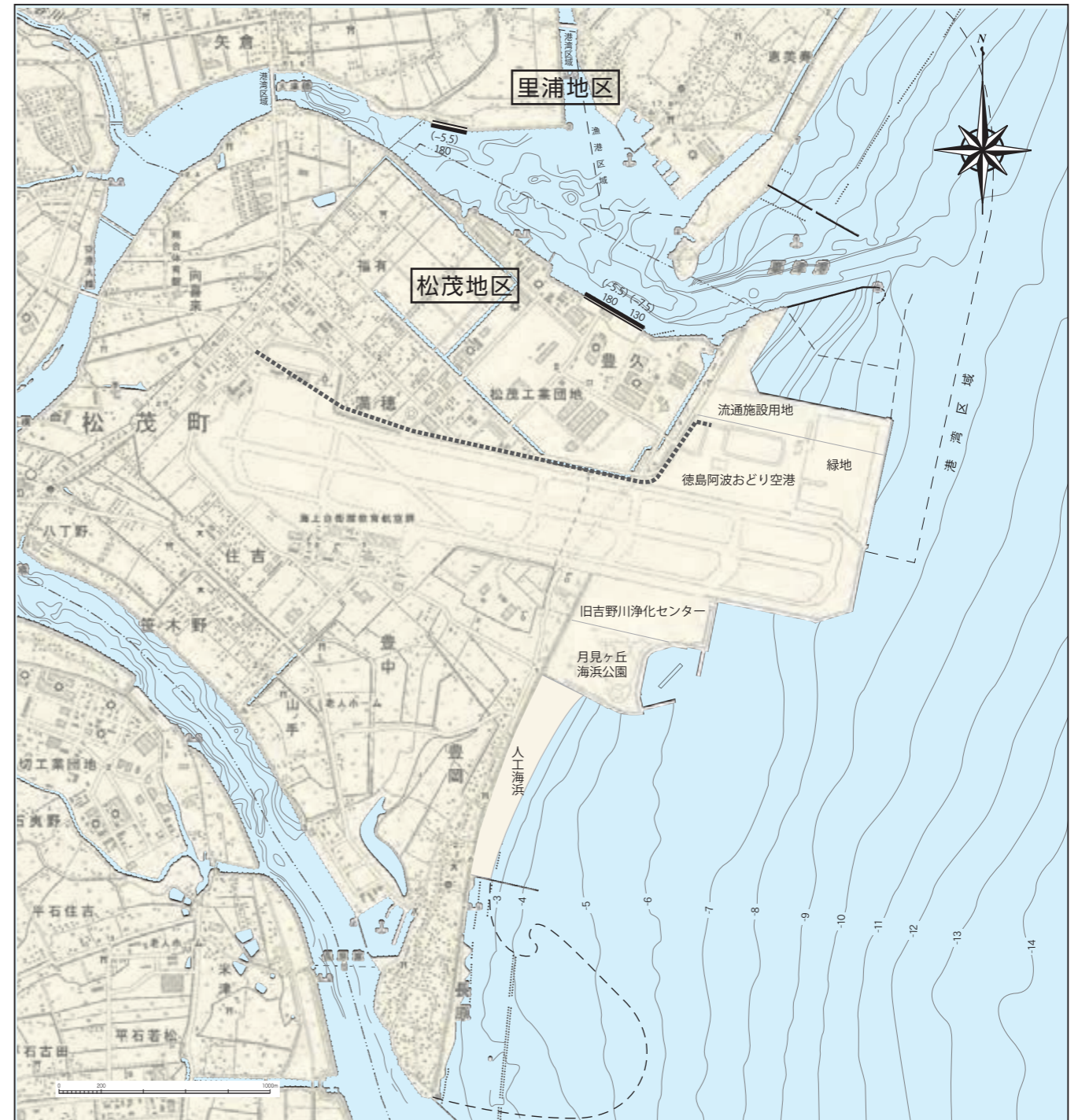
徳島飛行場及びその周辺地域は、陸・海・空の交通の要衝に位置し、徳島県の発展を先導する地域として極めて高い可能性を有している。そのため、空港の拡張整備と合わせて、空港周辺地域の持つ特性を最大限に活用し、調和のとれた賑わいと魅力あふれる空間整備を行うとともに、人口増加や都市化の進む空港周辺地域において、都市環境の改善を図るため、平成 13 年度から徳島空港周辺整備事業に着手した。

平成 19 年 4 月には、月見ヶ丘海浜公園、徳島東部処分場が、平成 21 年 4 月には、旧吉野川浄化センター「アクアきらら月見ヶ丘」が供用開始された。また、平成 22 年 4 月には新空港ターミナルビルと 2,500m 滑走路を供用開始し、「徳島阿波おどり空港」の愛称で親しまれている。

近年は、食料品の移出や石炭の移入などで利用されている。



## 栗津港平面図



- 1905 年 当時の里浦村営により荷揚場として防波堤を築造した。
- 1946 年 船溜場として工事に着手、昭和 23 年 3 月完成。
- 1951 年 第 2 種漁港として指定され、修築事業により物揚場を築造。
- 1956 年 11 月、港湾法第 56 条による公告水域の指定を受ける。
- 1965 年 5 月、漁港区域の縮小と予定港湾区域許可申請を行い、12 月、地方港湾への昇格が認可される。
- 1970 年 松茂工業用地 (約 80ha) の造成工事に着手、1975 年度完成。
- 1971 年 松茂地区岸壁 (-5.5)180m の建設に着手、1973 年度完成。
- 1976 年 里浦地区岸壁 (-5.5)180m の建設に着手、1978 年度完成。
- 1978 年 松茂地区岸壁 (-7.5)130m の建設に着手、1983 年度完成。
- 1981 年 徳島飛行場の拡張 (28.5ha) 工事に着手。
- 1983 年 松茂地区防波堤 (南) 延長 75m 工事に着手、1985 年度完成。
- 1987 年 徳島飛行場滑走路 2,000m 供用開始。
- 1992 年 徳島飛行場北側平行誘導路供用開始。
- 1996 年 徳島空港周辺整備基本計画を策定。徳島飛行場滑走路の拡張整備が、第 7 次空港整備五箇年計画に組み入れられる。
- 1997 年 徳島飛行場拡張整備事業が新規採択される。徳島空港周辺整備事業計画策定。
- 1998 年 栗津港港湾環境整備事業が新規採択される。
- 1999 年 栗津港の港湾区域の変更が大臣認可される。
- 2001 年 徳島飛行場の拡張 (2,000m → 2,500m)(40.6ha) 工事及び周辺整備工事 (98.4ha) に着手。
- 2007 年 月見ヶ丘海浜公園、東部処分場供用開始。
- 2009 年 旧吉野川浄化センター供用開始。
- 2010 年 新空港ターミナルビル、徳島飛行場滑走路 2,500m 供用開始。

今切港は、吉野川の派川今切川に位置し、古くは長原港として漁業の基地として栄えていた。

港口から上流まで約 12km あり、老門地区までの約 6km 間は、航路水深 4m で整備されている。

周辺は、徳島県の主要工業地帯であり、日清紡績、東亜合成化学工業、四国化成工業、さらに昭和 44 年度に完成した今切工業団地（68.5ha）には大塚製薬グループ等が立地し、主として各工場の専用施設で工業原材料の移出入を行っている。

公共ふ頭は、老門、川内、長原の各地区に物揚場（-4m）が昭和 45 年度までに完成しているが、近年の船舶の大型化に対応すべく、昭和 60 年度から長原地区において、岸壁（-5.0m）への改良、航路・泊地の増深を進めている。また、今切港周辺では、小型船が付近の河川区域内に散在していることから、旭野地区に小型船を集約し、港湾機能の向上及び漁業活動の発展を図るため、平成 5 年度より小型船だまりの整備に着手した。

平成 16 年度には、旭野南物揚場、旭野船揚場の整備が完了し、小型船だまりの一部が供用開始し、平成 19 年度に全面供用を開始した。

近年は、化学薬品の移出や食料品の移入などで利用されている。



## 今切港平面図



- 1934 年 東邦人造繊維(株)(現:東邦レーヨン(株))が、今切川上流に立地し、工業原材料の輸送が始まる。
- 1948 年 防波堤着工。
- 1952 年 老門地区物揚場(-4)300mの建設に着手、1961年度完成。
- 1953 年 9月、港湾法による地方港湾の指定を受ける。
- 1956 年 東亜合成、日清紡、四国化成など化学工場が立地。各社とも専用ふ頭を設置する。
- 1960 年 加賀須野可動橋着工、1961年度完成。
- 1964 年 長原地区物揚場(-4)400mの建設に着手、1965年度完成。
- 1966 年 今切工業用地(68.5ha)の造成工事に着手、1969年度完成。
- 1967 年 川内地区物揚場(-4)180mの建設に着手、1970年度完成、整備完了港湾となる。
- 1985 年 長原地区岸壁(-5)140mの改良に着手、1987年度完成。
- 1992 年 長原地区岸壁(-5)240mの改良に着手。
- 1993 年 旭野地区の小型船だまりの整備に着手。
- 2004 年 旭野地区旭野南物揚場(-2)127m、旭野船揚場 25m 完成。2007 年度に全面供用。

中島港は、那賀川河口部北側に位置し、古くから上流に産する木材の集材地として栄え、現在でも周辺には多数の製材所、木工所が操業し、その名残りを留めている。

明治末期からは、那賀川の流下土砂の堆積により港の機能を失っている状況であったが、昭和33年、那賀川と分離し、掘込み式の工業港として整備する計画を立て、昭和34年から分離のための防波堤の建設を始め、物揚場(-4m)200m、岸壁(-5.5m)3バース、小型船だまり等の整備を昭和63年度に完了している。

背後には地場産業を支える製材業や造船、建設会社等が立地しており、近年は、公共岸壁(-5.5m)において建設資材用の砂・砂利の取扱いが行われている。



## 中島港平面図



- 1957年 1月、漁港法による第1種漁港を取り消す。
- 1958年 2月、港湾法による地方港湾の指定を受ける。
- 1959年 港湾改修工事に着手。
- 1965年 5月、興亜コンクリート工業(株)操業開始。
- 1967年 物揚場(-4)200mの建設に着手、1969年度完成。
- 1971年 岸壁(-5.5)270mの建設に着手、1988年度完成。
- 1975年 小型船だまりの整備に着手、1981年度完成。
- 1998年 小型船だまりの防波堤の局部改良(湾口変更)に着手。2000年度完成。

富岡港は、阿南市を流れる桑野川の河口に位置し、隆盛は既に300年前の享保年間に見られ、干拓船、漁船が盛んに利用し、遠くは江戸までの往来があった。

港湾の整備は昭和初期から始まったが、那賀川の流下土砂により港口が埋没を繰り返していたため、昭和24年に防砂導流堤の建設に着手し港口部の安定を図った。その後、黒津地地区、辰巳地区に物揚場(-3~-4m)約1,150mを完成している。昭和34年には、桑野川南岸の豊益地区に神崎製紙(株)(現:王子製紙(株))が立地している。近年は、主に紙・パルプの取扱いを行っている。

また、県が那賀川と桑野川にはさまれた三角州に造成した辰巳工業団地126haには、王子製紙(株)・日亜化学工業(株)・倉敷紡績(株)など7社の進出企業の操業に対応する公共岸壁(-5.5m)2バース等の整備を進め、平成11年度に完成した。主に製紙企業の原料等の搬入に利用されている。

なお、淡島地区では、小型船だまりに連絡する臨港道路の整備を行い、平成9年度に完成している。

さらに、既設黒津地地区物揚場(-3m)L=200mの内100mについて、近年の利用船舶に対応した物揚場(-4m)への改良を図り、平成13年度に完成した。

また、令和4年9月には辰巳工業団地内において木質バイオマス発電所の稼働開始が予定されており、現在建設工事が進んでいる。

近年は、紙・パルプの移出入や砂利・砂の移入などで利用されている。

**TOPIC**

富岡港海岸では、辰巳工業団地内に立地する企業等の安全を確保するため、平成30年度より「減災・防災、国土強靱化のための3カ年緊急対策」により辰巳工業団地の外周堤防の耐震対策を実施している。



**富岡港平面図**



- 1949年 港湾改修工事に着手。
- 1953年 9月、港湾法による地方港湾の指定を受ける。
- 1959年 1月、豊益地区に神崎製紙(株)(現:王子製紙(株))富岡工場の敷地造成。(約58ha)に着手、8月、一部操業開始。
- 1962年 黒津地地区物揚場(-3~-4)446mの建設に着手、1967年に完成。
- 1967年 辰巳地区工業用団地(約126ha)造成事業に着手、1971年度概成。
- 1969年 新航路開削のため、辰巳地区防波堤(北)700mの建設に着手、1972年度完成。
- 1973年 辰巳地区物揚場(-3~-4)700mの建設に着手、1985年度完成。
- 1980年 淡島地区小型船だまりの整備に着手。
- 1989年 辰巳地区岸壁(-5.5)200mの整備に着手、1998年度完成。
- 2000年 黒津地地区物揚場(-3.0)100mを物揚場(-4.0)へ改良開始、2001年度完了。

日和佐港は、ウミガメで有名な美波町の中央を流れる日和佐川河口に位置し、古くから県南の漁業基地として発展してきた。

戦後、木材の搬出港、背後地の消費財の搬入港として、また阪神～高知間定期貨客船の寄港地として利用され、商港的性格を帯るに至り、昭和 28 年地方港湾に指定された。

以後、昭和 32 年から港湾局部改良事業、昭和 36 年からは港湾改修事業により、物揚場、泊地、防波堤等の整備を進めてきた。しかし、河口港で水域が狭く、地形的に大型船の入港は不可能であることから、昭和 50 年以降フェリー化、大型化した定期貨客船は寄港を取り止めている。

日和佐港は県南地域のほぼ中央に位置しており、県南地域の産業発展及び観光振興の基盤となる港湾施設の整備が期待されてきたことから、昭和 56 年に港湾区域を拡大し、昭和 57 年度から恵比須浜地区において、岸壁 (-5.5m) 1 バース等の新たな公共ふ頭の整備を進め、平成 10 年度に防波堤の一部を残し完成した。

平成 20 年度海岸保全施設整備事業（高潮）により、大浜・戎地区の防波堤の補強に着手し、平成 26 年度に防波堤の補強が完了。令和元年度に大浜地区の護岸の補強が完了。現在は戎地区の胸壁の改良を実施している。

近年は、水産品の移出などで利用されている。

**TOPIC**

日和佐港海岸では、南海トラフ巨大地震津波来襲時の背後住民の避難時間確保を目的とした護岸の高上げ・耐震補強を実施しており、平成 30 年度から令和 2 年度にかけての「防災・減災、国土強靱化のための 3 か年緊急対策」により大浜地区の整備が完了した。  
(詳細は P53 参照)



- 1932 年 港湾改修工事に着手、1944 年度完成。
- 1951 年 室戸汽船(株)の阪神・高知間定期貨客船の寄港地となる、1975 年 6 月廃止。
- 1953 年 9 月、港湾法による地方港湾の指定を受ける。
- 1957 年 港湾局部改良事業に着手。
- 1961 年 港湾改修事業により、物揚場等の整備に着手。
- 1981 年 5 月、恵比須浜漁港区域の一部を港湾区域に変更。
- 1982 年 恵比須浜地区の整備に着手。
- 1998 年 恵比須浜地区岸壁 (-5.5)100m 完成。
- 2001 年 恵比須浜地区の防波堤整備が中止となる。
- 2008 年 海岸保全施設整備事業（高潮）により、大浜・戎地区の防波堤の補強に着手。
- 2014 年 大浜地区の防波堤の補強が完了
- 2020 年 大浜地区の護岸の補強が完了



浅川港は、県南部の海陽町に位置し、その起源は古く戦国時代から船番所がおかれるほどであり、明治時代には大阪との定期船も寄港した。

地形的に三方を山で囲まれた典型的なV字型港湾であるため、過去幾度も津波による災害に見舞われており、昭和21年には南海道地震津波が集落を襲い、死者85名、家屋の全壊及び流出322戸を数え、壊滅的な被害を受けている。そして、これを機に防波堤工事に着手し、物揚場(-4m)260m等が整備されている。また、北部の大砂海岸では平成2年度に海岸環境整備事業により人工海浜410mの整備が完成、南部の海老ヶ池周辺には昭和58年に南阿波ピクニック公園が完成し、県南地域のレクリエーションの場として利用されている。

これらのことから、津波防護効果を有する防波堤を外郭第一線に設け、その内側にできる静穏海域を多目的・高度に利用し、また、海洋レクリエーション資源や水産資源を活用した地域振興が図られることを目指して、平成7年から湾口防波堤の建設工事に着手している。平成12年度には海岸保全施設整備事業(高潮)が採択され、港湾改修事業との合併施工により、湾口防波堤の整備促進を図り、平成18年度に完成した。

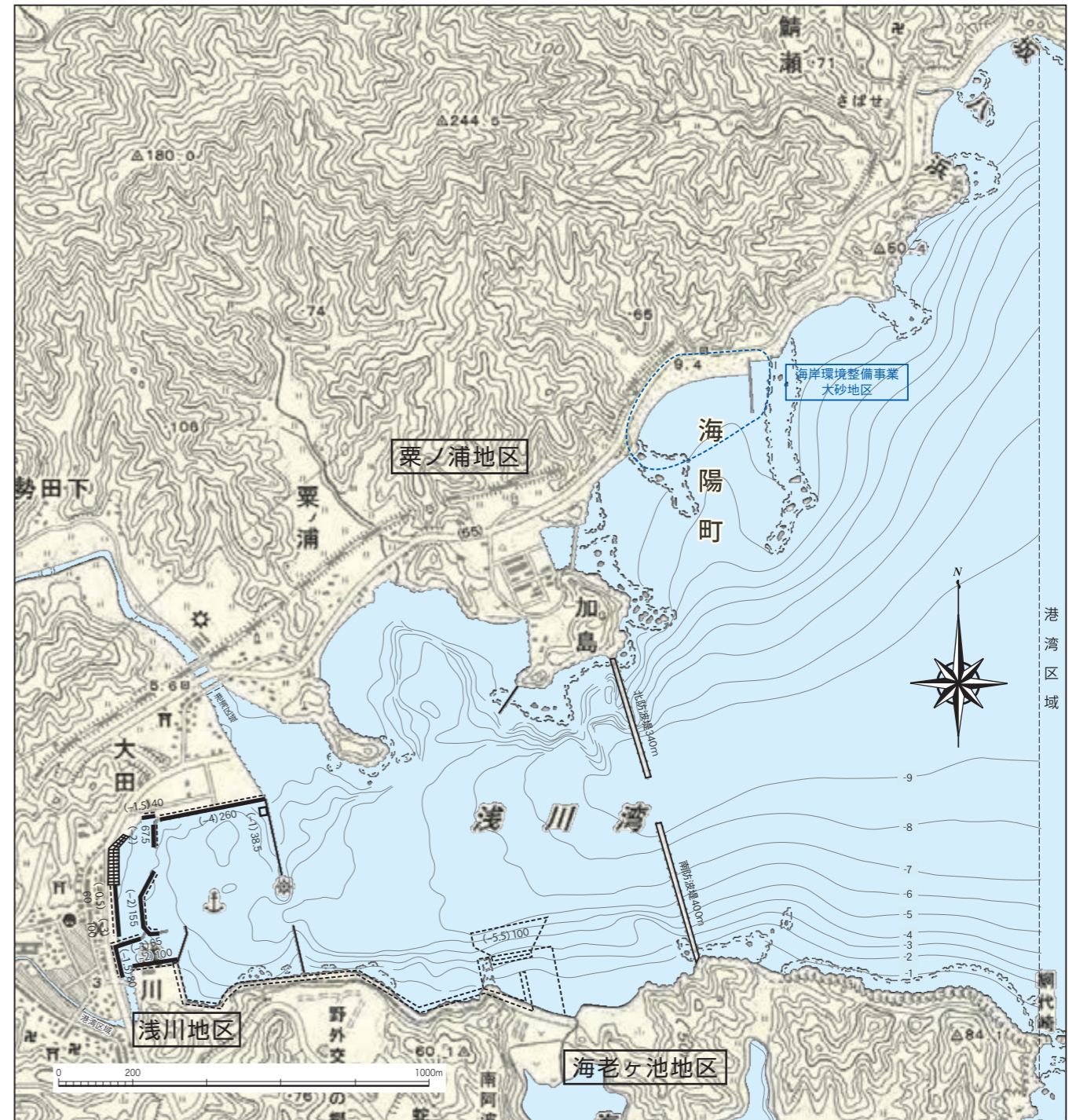
平成18年度から港整備交付金事業により、浅川地区物揚場(-4m)70mに着手し、平成22年度に完成した。近年は、石材や砂利・砂の移入などで利用されている。

**TOPIC**

浅川港海岸(浅川地区)では、南海トラフ地震に伴う津波から背後地域を防護するため、海岸保全施設の改良(胸壁高上げ、自動閉鎖式陸閘整備など)を実施している。(詳細はP54参照)



**浅川港平面図**



- 1946年 12月、南海道大地震の大津波(高さ4.7m)により集落の大半が浸水し、死者85名を出すなど壊滅的被害を受ける。
- 1952年 港湾改修事業により、北防波堤の建設に着手、1961年度完成。
- 1953年 9月、港湾法による地方港湾の指定を受ける。
- 1959年 物揚場(-4)100mの建設に着手、1962年度完成。
- 1962年 第1期土地造成1.1ha概成。
- 1963年 漁船だまり完成。南防波堤の建設に着手、1968年度完成。
- 1969年 物揚場(-4)160mの建設に着手、1972年度完成。
- 1971年 第2期土地造成1.3haに着手、1975年度竣工。
- 1974年 大砂地区の人工海浜の整備を、海岸環境整備事業により着手、1990年度完成。
- 1978年 浅川浦南地区で第3期土地造成2.8ha及び物揚場(-2)100m等の建設に着手、1987年度完成。
- 1985年 マリン・タウン・プロジェクト調査を実施。
- 1986年
- 1995年 湾口防波堤の建設工事に着手。
- 2000年 海岸保全施設整備事業(高潮)が採択され、港湾改修事業との合併施行により事業着手。
- 2006年 湾口防波堤740mが完成。
- 2011年 浅川地区物揚場(-4)70mが完成。

那佐港は、徳島県最南端の港湾で、半島が太平洋からの荒波を防ぐ天然の防波堤となり、四国東南海域の船舶の避難港としての役割を果たしてきた。

昭和 28 年には地方港湾の指定を受け、港湾局部改良事業により昭和 41 年度に物揚場 (-3.5m) 140m の整備を完了している。

近年は、砂利・砂の移入などで利用されている。



1953 年 9 月、港湾法による地方港湾の指定を受ける。  
1963 年 港湾局部改良事業により物揚場 (-3.5)140m の建設に着手、1966 年度完成。

徳島県の海岸線は総延長約 400km で、その間に徳島小松島港・橘港の重要港湾を始め、10 港の地方港湾が点在し、北部は瀬戸内海国立公園、南部は室戸阿南海岸国立公園に指定される風光明媚な景観を有している。

海岸線は地形・海象等の違いにより、香川県境より孫崎（大鳴門橋）までを讃岐阿波沿岸、孫崎より蒲生田岬までを紀伊水道西沿岸、蒲生田岬より高知県境までを海部灘沿岸としている。

本県の総面積は 4,147km<sup>2</sup>、総人口約 78 万人で、沿岸 4 市 4 町が占める割合は面積 1,191km<sup>2</sup>（28.7%）、人口約 48 万人（61%）で、県内の政治・経済の中心地域を形成している。これらを浸食・高潮等の災害から防護するために海岸保全区域約 156,676m（うち港湾局海岸 77,703m）を指定し、高潮対策事業等による堤防・護岸等の補強整備を進めている。

徳島県では、平成 9 年 3 月に「徳島県沿岸域保全利用指針」を策定するとともに、平成 15 年 12 月には、「讃岐阿波沿岸」「紀伊水道西沿岸」「海部灘沿岸」の海岸保全基本計画を策定し、防護・環境・利用の調和のとれた海岸保全に努めてきた。

また、平成 26 年 3 月には策定後 10 年を経て、東日本大震災の教訓を踏まえた南海トラフの巨大地震・津波対策や、社会環境やニーズの変化へ対応するため、「海岸保全基本計画」の改定を行った。

令和 2 年には、平成 27 年水防法の改正や近年、計画規模を超える高潮による浸水被害を契機にはじめられた想定し得る最大規模の高潮への対応や海岸保全施設の維持又は修繕に関する事項を追加するため、「海岸保全基本計画」の改定を行った。

・「設計津波（L1 津波）の水位」に対して段階的な対策を行うこととし、まずは、住民や海岸利用者の生命を守ることを最優先に「避難時間の確保」に必要な施設整備を進める

### ①「避難時間の確保」に必要な設備整備

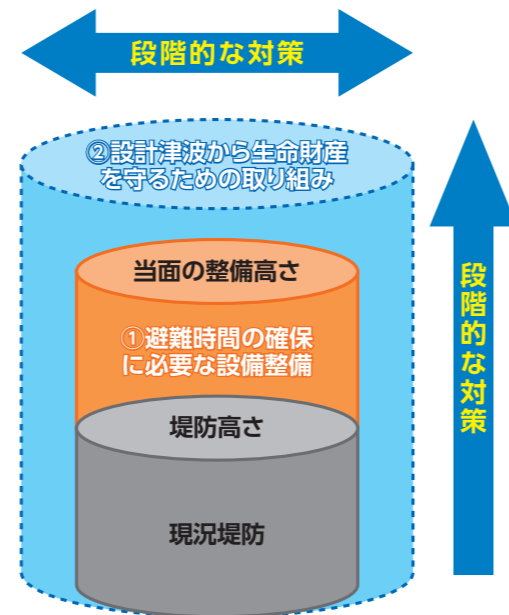
- ・現況堤防高で「避難時間の確保に必要な高さ」が不足するところは、施設の高上げの対策を進める。
- ・現況堤防高で「避難時間の確保に必要な高さ」を満足する施設においては地盤沈下に対し、液状化対策等を進める。

### ②「設計津波の水位」に対する取り組み

- ・設計津波から生命・財産を守るための施設整備は、管理者と地元市町が協議し、さまざまな工夫をしながら対策を講じる。

#### 〈配慮事項〉

- ・環境保全 ・周辺景観との調和 ・施工性 ・地域の特性 ・既設堤防施設の状況
- ・維持管理の容易性 ・住民の意向 ・経済性 ・公衆の利用



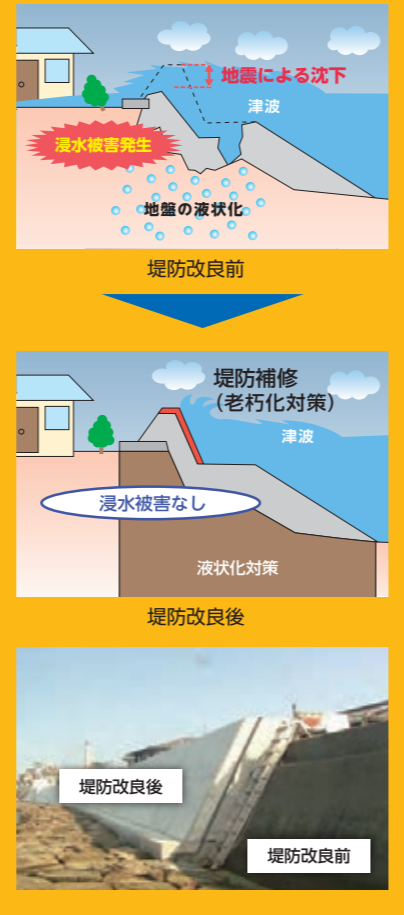
※「避難時間」は、「設計津波（L1 津波）の水位」に対して、地震発生後における行動開始までの時間と避難場所までの移動時間を加味して「35 分間」とする。



## 撫養港海岸直轄海岸保全施設整備事業



## 海岸保全施設整備イメージ



事業期間	総事業費	堤防(改良)	水門・樋門	陸閘(新設)	陸閘(改良)	防護人口	防護面積
H18~H29	約162億円	2,590m	9基	10基	10基	約10,200人	約330ha

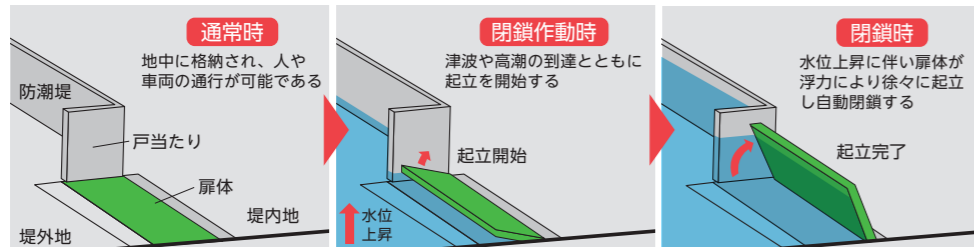
撫養港海岸の背後地には、徳島県内第3位の人口約6万人を擁する鳴門市があり、JR鳴門駅をはじめ、市役所等行政・文化施設や徳島県の災害拠点病院（鳴門病院）も立地し、都市機能や地域医療において重要な中心地域となっている。

撫養港の海岸保全施設は、昭和36年（1961年）の第2室戸台風被害を契機に整備された堤防であり、建設後40年以上が経過し亀裂の発生、水叩き等が陥没する等、老朽化が著しい状況であった。

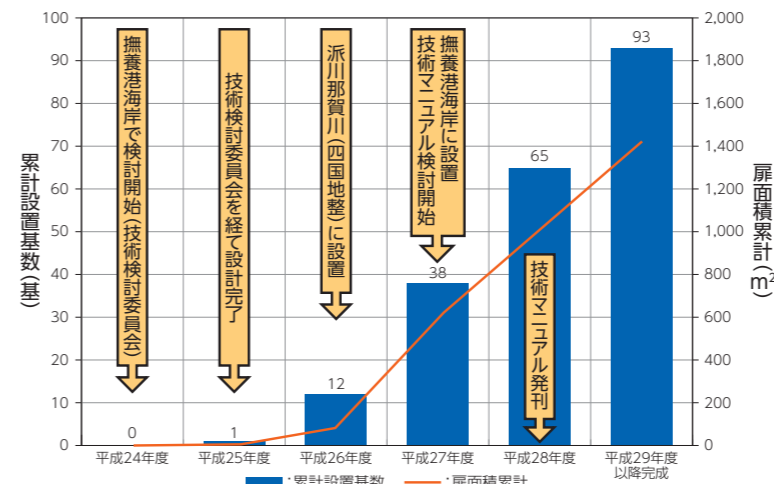
今後30年以内に70～80%程度の確率で発生が予測されている南海トラフを震源域とする地震が発生した場合、液状化により既存の堤防は倒壊及び沈下することが予測された。直轄海岸保全施設整備事業は、その後に来襲する津波から背後住民の貴重な生命・財産を守ることを目的として、老朽化した堤防の高上げ及び液状化対策等を実施するほか、東北地方太平洋沖地震から得た教訓から、堤防の粘り強い構造への補強や大型の陸閘の電動化・自動化を実施し、平成29年度に完了している。なお、自動化された陸閘（フラップゲート式陸閘）の設置は、国土交通省港湾局管内初の取り組みであり、撫養港での設置後、全国の港湾局所管事業に導入されている。

## フラップゲート式陸閘

- ・本事業で得られた知見は「港湾海岸におけるフラップゲート式陸閘技術マニュアル」として結実し、海岸防災の土木技術の普及に貢献しています。
- ・フラップゲート式陸閘はプロジェクト以降、徳島県海陽町の浅川港を始め、全国の海岸等に広がっています。



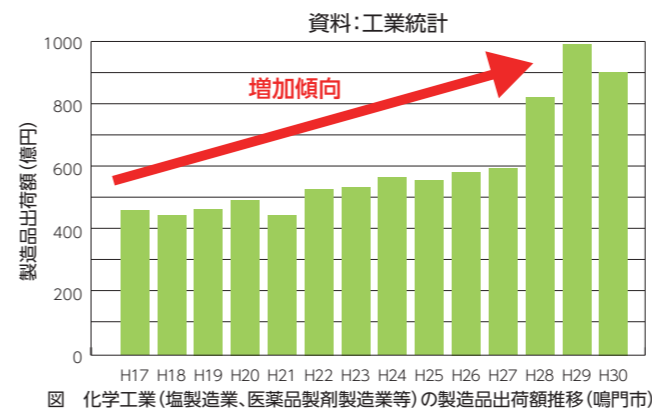
## フラップゲート式陸閘の検討経緯と実績



## 整備効果

### 鳴門市の化学工業の製造品出荷額は年々増加傾向

撫養港海岸の防護区域には、我が国屈指の製塩企業および輸液製剤のトップメーカーである大手製薬の関連企業が立地しています。撫養港海岸が位置する鳴門市の化学工業の製造品出荷額は、年々増加傾向を示しています。



### 海岸整備、民間企業、鳴門市公営施設による賑わい創出



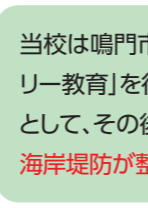
鳴門市が整備し、平成30年11月にオープンしました。スケートボード場のほか、バスケットボールコート、サイクルステーションが設けられ、オープン1年2ヶ月で利用者が5万人を超えました。令和2年2月にはボルダリング施設「ウズホール」が新設され、さらなる賑わいを見せています。

## 事業区間背後の地域の声



### 化学品製造業者

当社の製品は、多種多様な用途で利用され、様々な企業に出荷しており、日本におけるトップシェアを獲得している。取引先からの需要増大と現工場老朽化に加え、堤防整備や電動・自動陸閘の設置などで背後での操業に安心感が増したこともあり、新工場を建設中である。生産量が1.5倍に増える見込みであり、雇用拡大も検討している。



当校は鳴門市内で最も生徒数が多い中学校であり、日々の教育の中で防災に必要なものを養う「フェーズフリー教育」を行っている。令和元年までの校舎建替えに伴い、建物の耐震化が完了した、災害時は津波避難ビルとして、その後は避難所としての運営も想定される。

海岸堤防が整備されたことは、学校や生徒にとっての安心感に繋がっている。

学校職員



### 病院担当者

当院は、災害発生時に災害医療を行う医療機関を支援する「災害拠点病院」に指定されている。災害に備え、訓練や対策会議を定期的実施したり、医薬品や災害備品の配置場所を見直している。堤防整備により当院への浸水被害の軽減も期待でき、安心感が増し、心強く感じる。

## 日和佐港海岸高潮対策事業



整備箇所: 

### 施設名称 防波堤(補強)、胸壁(改良)、護岸(改良)

日和佐港海岸は、海部灘沿岸に位置し、ウミガメが産卵をする大浜海岸や、海食崖を有する干羽海岸など、変化に富んだ風光明媚なリアス式海岸となっている。

日和佐港海岸では、南海トラフ地震津波来襲時の背後住民の避難時間確保を目的とした護岸の嵩上げ・耐震補強を平成20年度から実施しており、平成30年度から令和2年度にかけての「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」により大浜地区の整備が完了した。


大浜地区には護岸の前面にウミガメが産卵に訪れる大浜海岸が、護岸背後には例年多くの観光客等が訪れるウミガメ博物館「カレッタ」が立地することから、護岸表面に化粧型枠を採用し、周辺との環境調和・景観性確保を行っている。



うみがめ博物館カレッタ

## 浅川港海岸津波対策緊急事業



整備箇所: 

### 施設名称 胸壁(改良)、護岸(改良)、防波堤(補強)

浅川港海岸は、海部灘沿岸に位置し、青く美しい海岸は室戸阿南海岸国定公園に指定され、数々の岬や入り江を有する美しいリアス式海岸となっている。

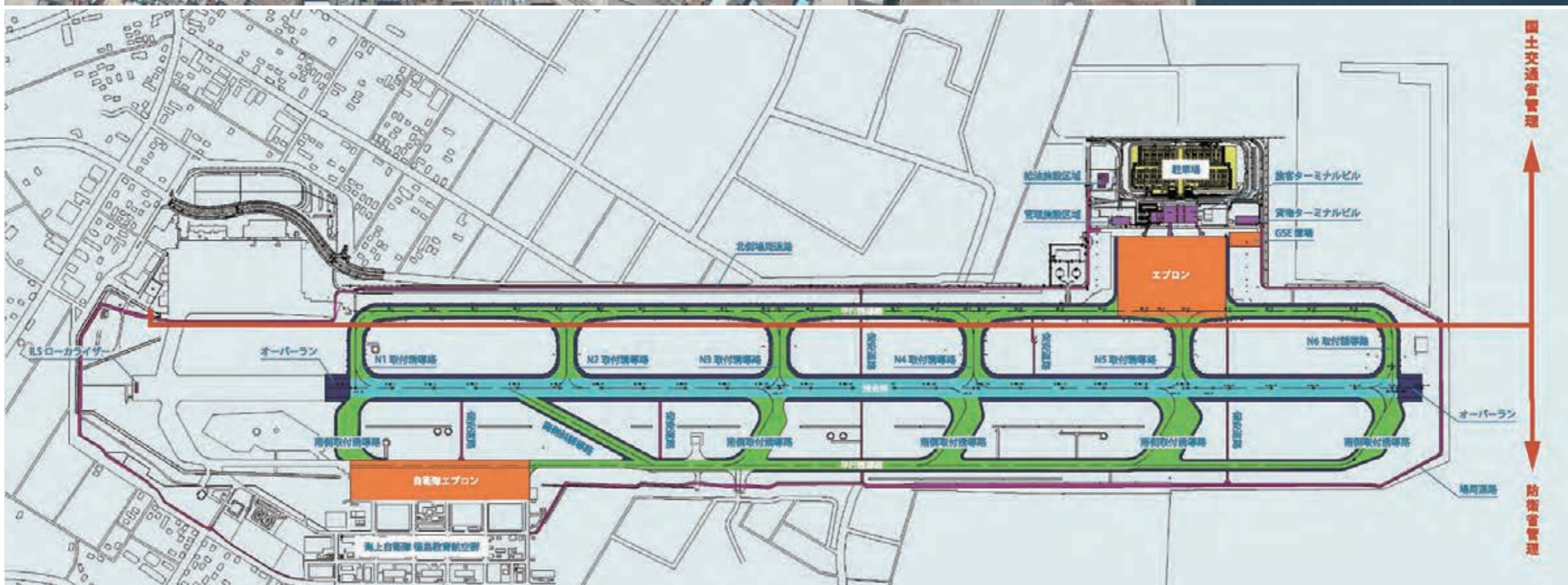
反面、三方を山に囲まれた典型的なV字港湾であるため、昭和南海地震(昭和21年)をはじめ、過去幾度も津波による甚大な被害を被ってきた。

南海トラフ地震に伴う津波から背後地域を防護するため、平成19年に津波防波堤を建設し、引き続き胸壁・護岸等の海岸保全施設の整備が平成20年度より進められている。

先の東日本大震災では、手動式陸閘の開閉作業に赴いた多くの消防団員が津波に巻き込まれたことから、その教訓を踏まえ、津波到達時間の早い当海岸では、閉鎖作業を不要にでき、津波による浮力で起立する「自動閉鎖陸閘」を合計7基採用し、令和2年度末時点で6基を整備完了している。



# 徳島飛行場 (徳島阿波おどり空港)



昭和37年に公共用の飛行場となった徳島飛行場は、民間航空の利用が盛んになるにつれ民航地区の整備を要請する声が高まってきた。これに対応する中で、昭和40年前半には、現在のターミナル地域の骨格が現れ、昭和56年には2,000メートル滑走路への拡張工事が始まり、昭和62年に供用が開始された。また、東京路線を中心とする旅客需要への対応を図るとともに、大型機が就航できるよう、2,500メートル滑走路への拡張事業が平成22年に完了している。

平成27年に徳島自動車道と徳島飛行場間を結ぶ松茂スマートインターチェンジが開通され、飛行場までのアクセスが向上した。

また、平成30年には国際線就航に対応した新ターミナルが完成し、3期目となるボーディングブリッジ(搭乗橋)が備えられた。

現在徳島飛行場では東京便10往復/日、福岡便2往復/日で運航しているほか、季節定期便・期間限定便といった不定期便として国内外各地からのチャーター便を運航しており、国外では台湾(香港)、国内では札幌や青森などからの運航実績があり、定期便・不定期便ともに空港利用数が増加傾向にある。



徳島阿波おどり空港新ターミナル

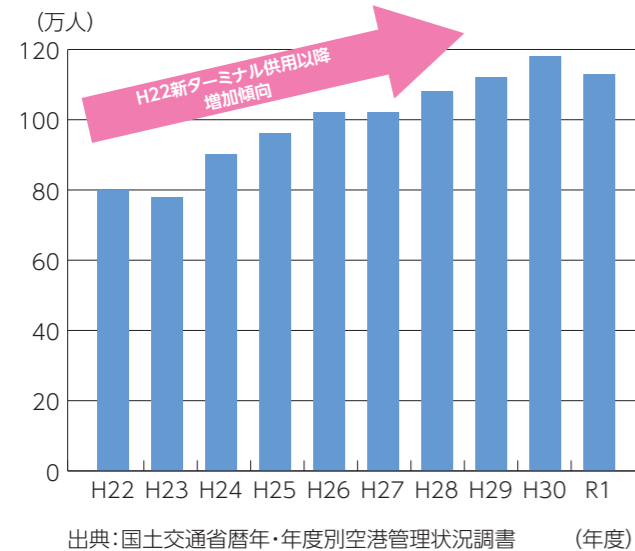


季節定期便就航時の賑わい  
(平成30年1月21日)

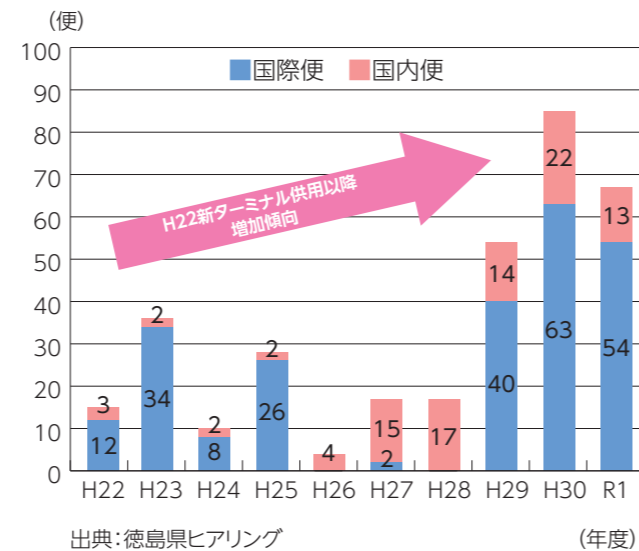


香港から到着した季節定期便

## 徳島阿波おどり空港利用者数



## 徳島阿波おどり空港チャーター便(季節定期便含む)推移



## 空港の歴史

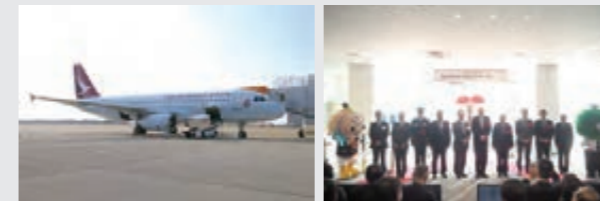
### 昭和

- 昭和17年**  
旧海軍徳島航空隊によって開設
- 昭和32年**  
防衛庁が滑走路(1,500m×35m)建設に着手
- 昭和33年**  
海上自衛隊第三航空群徳島航空隊基地として使用を開始
- 昭和37年**  
運輸省が「公共用飛行場」に指定
- 昭和42年**  
供用開始
- 昭和56年**  
航空機の大型化に対応するため、2,000m×45mの滑走路拡張工事に着手
- 昭和62年**  
供用開始

### 平成

- 平成元年**  
新ターミナルビル完成
- 平成4年**  
北側平行誘導路完成
- 平成13年**  
さらに増加する航空需要に対応するため、2,500m×45mの滑走路延長に着手
- 平成22年4月**  
ターミナルビルを海側に移転し、滑走路の供用開始
- 平成30年1月**  
国際線ターミナルビル供用開始

### 現在



左:香港季節定期便初便到着 右:香港季節定期便就航記念セレモニー(平成30年12月撮影)



## 徳島飛行場に就航している航空機 ※ ( )内はプレミアムクラスの座席数。

### ANA ボーイング 737-800



全長:39.5m  
全幅:35.8m  
全高:12.5m  
全座席数:166(8)  
巡航速度:830km/h  
航続距離:3,900km

### ANA ボーイング 737-700



全長:33.6m  
全幅:35.8m  
全高:12.5m  
全座席数:120(8)  
巡航速度:830km/h  
航続距離:4,900km

### ANA エアバスA320



全長:37.6m  
全幅:35.8m  
全高:11.8m  
全座席数:180  
巡航速度:840km/h  
航続距離:3,180km

### JAL ボーイング 767-300



全長:54.9m  
全幅:47.6m  
全高:16.0m  
全座席数:261(42)  
巡航速度:862km/h  
航続距離:3,150km

### JAL エンブラエル170



全長:29.9m  
全幅:26.0m  
全高:9.9m  
全座席数:76  
巡航速度:800km/h  
航続距離:2,600km

写真提供:ANA JAL

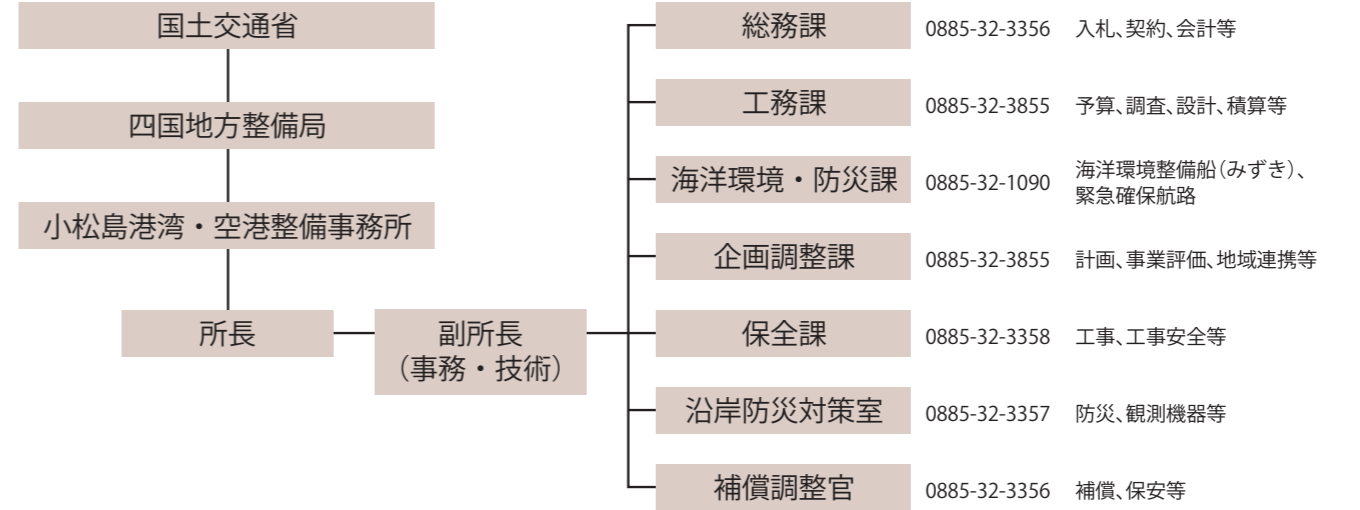
資料編

港湾区域指定状況

港名	項目	項目	港湾区域	設 定 年 月 日 ( 変 更 )
徳島小松島港	重要		徳島市沖洲町高洲北端（北緯 34 度 4 分 10 秒東経 134 度 35 分 59 秒）から 114 度 1,500 メートルの地点まで引いた線、同地点から 164 度 6,700 メートルの地点まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに福島川、沖洲川、勝浦川、神田瀬川、及び立江川各最下流道路橋、新町川かちどき橋、團瀬川鉄道橋、冷田川冷田川樋門、御座船川山城屋橋、芝生川芝生川樋門並びに太田川太田川樋門各下流の河川水面。	昭和 28 年 9 月 30 日 (昭和 39 年 3 月 31 日) (昭和 55 年 1 月 29 日)
橘港	重要		阿南市大湯町祈の東端（北緯 33 度 52 分 49 秒東経 134 度 40 分 50 秒）から橘ヶ浦北端（北緯 33 度 51 分 3 秒東経 134 度 41 分 41 秒）まで引いた線及び陸岸に囲まれた海面。ただし、漁港法により指定された後戸、曲、小杭及び大湯の各漁港区域を除く。	昭和 28 年 9 月 30 日 (昭和 31 年 9 月 30 日) (昭和 58 年 5 月 20 日)
折野港	地方		北灘三角点(426.6メートル)から通念島三角点(24.9メートル)を見通した線上 1,500 メートルの地点を中心として 3,000 メートルの半径を有する円内の海面。ただし、漁港法により指定された三津漁港の区域を除く。	昭和 28 年 9 月 30 日 (昭和 31 年 9 月 30 日) (昭和 58 年 5 月 20 日)
亀浦港	地方		鳴門市鳴門町土佐泊浦字福池の三角点(98.7メートル)から 270 度に引いた線と陸岸及び掘越橋によって囲まれた海面。ただし、漁港法により指定された亀浦漁港の区域を除く。	昭和 28 年 9 月 30 日 (昭和 35 年 7 月 27 日) (昭和 47 年 3 月 28 日)
撫養港	地方		遠見ノ鼻から 0 度 1,750 メートルの地点から 90 度 2,300 メートルの地点まで引いた線、同地点から 180 度 4,800 メートルの地点まで引いた線、同地点から 270 度に引いた線、竹島北端から 270 度に引いた線、及び陸岸により囲まれた海面並びに撫養川最下流道路橋下流の河川水面。ただし、漁港法により指定された土佐泊漁港の区域を除く。	昭和 28 年 9 月 30 日 (昭和 31 年 9 月 30 日) (昭和 58 年 5 月 20 日)
栗津港	地方		栗津浦三角点(3.0メートル)から 180 度 300 メートルの地点を中心として、半径 1,700 メートルの円弧のうち同地点から 49 度より 100 度までの部分、同地点から 100 度 1,700 メートルの地点から 192 度 1,640 メートルの地点まで引いた線、同地点から 282 度に引いた線及び陸域によって囲まれた海面並びに旧吉野川大津橋下流の河川水面及び撫養川樋門より上流の河川水面。ただし、漁港法の規定に基づき指定された栗津漁港の区域を除く。	昭和 40 年 12 月 22 日 (平成 11 年 1 月 7 日)
今切港	地方		相生橋西端から 52 度 1,400 メートルの地点を中心として 1,500 メートルの半径を有する円内の海面並びに今切川三ツ合橋及び鍋川宮川橋各下流の河川水面。ただし、漁港法により指定された長原漁港の区域を除く。	昭和 28 年 9 月 30 日 (昭和 31 年 9 月 30 日) (昭和 58 年 5 月 20 日)
中島港	地方		那賀川町上福井字畷 226 番地の三角点(17.7メートル)から 135 度 1,020 メートルの地点(那賀川河川堤防最下流点)から 90 度に引いた線、同三角点から 110 度 1,180 メートルの地点(防波堤上)を中心として半径 850 メートルに引いた線及び陸岸に囲まれた海面並びに那賀川町中島出島樋門より下流の那賀川支出島川水面。	昭和 33 年 2 月 28 日 (昭和 41 年 6 月 7 日)
富岡港	地方		亀崎東端から丸島、中津島、青島各頂点を経て那賀川右岸北端(北緯 34 度 56 分 2 秒東経 134 度 42 分 6 秒)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに岡川樋門上流側壁の内面延長線より下流の河川水面。	昭和 28 年 9 月 30 日 (昭和 31 年 9 月 30 日) (昭和 58 年 5 月 20 日)
日和佐港	地方		阿瀬比鼻から大磯まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに日和佐川最下流道路橋及び奥瀧川第 2 樋門下流の水面。ただし、恵比須浜漁港の区域を除く。	昭和 28 年 9 月 30 日 (昭和 31 年 9 月 30 日) (昭和 46 年 12 月 21 日)
浅川港	地方		網代崎から 0 度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面。	昭和 28 年 9 月 30 日 (昭和 58 年 5 月 20 日)
那佐港	地方		乳崎を中心として 900 メートルの半径を有する海面及び那佐湾海面	昭和 28 年 9 月 30 日 (昭和 58 年 5 月 20 日)

組織図

小松島港湾・空港整備事務所



【令和 3 年 4 月現在】

徳島県

