

長期的なイメージを見据えた 徳島小松島港中期構想の策定

小松島港湾・空港整備事務所 企画調整課 地域振興係長 米原 秀将

港湾背後への高速道路延伸、ドライバー不足等による輸送形態の変化など徳島小松島港を取り巻く社会情勢、環境が大きく変化するなか、同港の長期的なイメージを見据えつつ、港湾の利用と施設等の整備についての方向性を示した徳島小松島港中期構想の策定について報告するものである。

キーワード 中長期計画、バックキャスティング、港湾物流、賑わい・観光、産業振興

1. はじめに

徳島小松島港は、古くから天然の良港として知られ、最近では貿易のための大型岸壁や物流・生産拠点としての産業団地が整備され、徳島県の経済発展を支えてきた。現在は、四国で唯一となる首都圏へのフェリー航路や、阪神港への国際フィーダー航路、国際コンテナ航路等を有し、四国の産業・経済にとって重要な港湾となっている。(図-1)

一方、近年では、港湾背後への高速道路延伸や新たな企業の立地、トラックドライバー不足等による陸送からフェリー等を用いた海上輸送へのモーダルシフトや、クルーズ船寄港の増大、南海トラフ地震等の切迫性の高まりといった新たな社会情勢の変化とともに、港湾施設等は、老朽化や陳腐化が進行しており、徳島小松島港を取り巻く環境は大きく変化してきている。

これらを背景に、同港の具体的な課題や要請を把握するために有識者や徳島小松島港を利用する企業等に対してヒアリングやアンケート等を実施した結果、船舶の大型化に対応するための施設整備や施設の老朽化・陳腐化、クルーズ船等の需要に対応した地域経済の活性化など、多くの課題や要請が浮かび上がった。

こういった課題や要請に対応するため、学識者や物流関係者、港湾利用者、地元経済団体、地元自治体や国などの行政にて構成する「徳島小松島港中期構想・活性化検討委員会」を組織し、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)、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)の手法を取り入れ、徳島小松島港の長期的なイメージを描き、現状の課題や実績を踏まえ、港湾の利用と施設等の整備の両面からの取り組みとして中期構想を取りまとめた。本稿では、その内容について報告する。

2. 徳島小松島港の現状

(1) 徳島小松島港の近年の変遷

冒頭で述べたように、近年の徳島小松島港を取り巻く社会情勢や環境は大きく変化してきている。

そのような中、小松島港区において、水深13mと10mの大水深岸壁を2011年に供用開始し、徳島の貿易拠点としての役割を果たしてきた。また徳島港区において、徳島と首都圏を結ぶフェリーの大型化に対応し、かつ震災時における緊急物資の海上輸送等の拠点となる水深8.5mの耐震強化岸壁を2015年に供用開始した。こういった港湾施設は、新たな企業立地への対応やトラックドライバー不足等に対応するためのモーダルシフトの推進、切迫性が高まる南海トラフ地震等への事前対策など、同港を取り巻く環境の変化に対応するために整備されてきたものである。

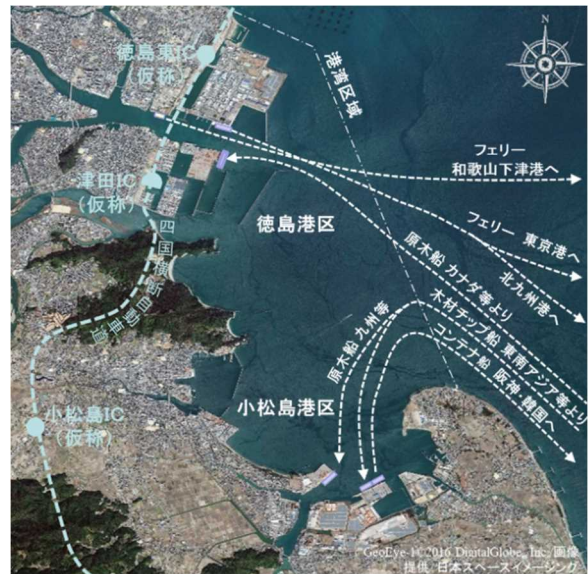


図-1 徳島小松島港と周辺状況

(2) 徳島小松島港における課題・要請

上述の企業ヒアリングやアンケート等の結果から、現在の徳島小松島港における課題や要請事項を抽出した。主な課題・要請を下記に紹介する。

まず1つ目の課題として、県内からの輸出貨物について徳島小松島港の利用率が低いことである。主な輸出仕向国である中国、東南アジア、韓国といったアジア諸国向けの貨物が全体輸出貨物量の約70%を占めるのに対し、徳島小松島港を利用して輸出された貨物量は全体の28%に留まっている。現在徳島から中国や東南アジアへのダイレクト輸出航路がないこと等により大半の輸出貨物が阪神港まで陸上輸送された後、中国・東南アジアへ輸出されるなど、高コストな輸送が行われている状況である。

2つ目の課題として、船舶の大型化により岸壁延長が不足していることである。海上輸送の効率化を図るため、小松島港区ではバルク貨物を取扱う船舶の大型化が進んでいる(図-2)。また、コンテナ船の大型化が世界的に顕著となっており、欧州、北米、東アジアを結ぶ基幹航路には大型コンテナ船が配船され、既存船がその他の航路へ転配するカスケード化が進んでいる(図-3)。同港区でも一部で大型コンテナ船が配船されている。現在同港区ではバルク貨物とコンテナが隣接した岸壁で取扱われており、それぞれの大型船舶が同時に係留する際、同一係船柱を使用したり係留索が交差する(図-4)など危険な状況での荷役を強いられたり、コンテナ船が着岸できず沖待ちし、荷役の順番を待つことで損失が生じる等といった問題が発生している。

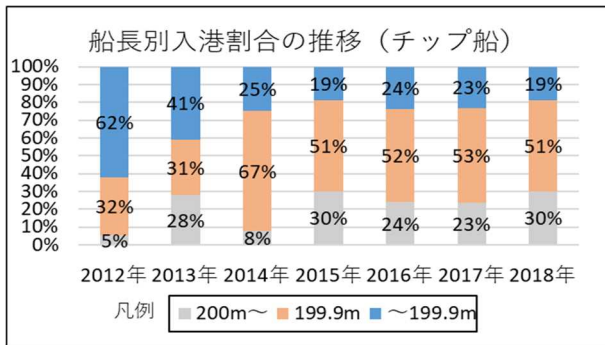


図-2 徳島小松島港に寄港したチップ船の船長別推移

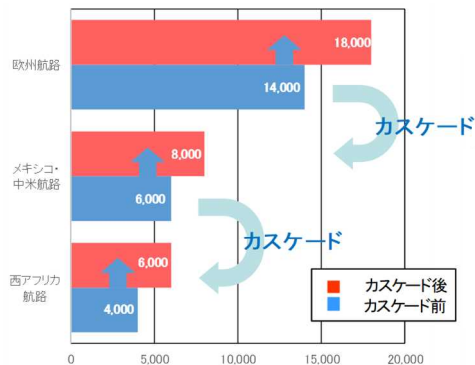


図-3 主要航路に投入されるコンテナ船の積載能力 (TEU) の変化

そのほか、建設から40年以上経過している施設が多く、老朽化等により一部施設では荷役が禁止されるなど利用に支障が出ていること、港湾利用者からの需要に対する港湾用地の不足、県南への延伸が進む高速道路と港湾の物流・災害対応を目的としたアクセス道の早期整備の必要性、などといった課題が挙げられた。

また主要な要請として、船舶の大型化や新たな企業の立地、内航船・クルーズ船(図-5)の寄港回数の増加傾向といった需要の高まりに対応するために、地域経済活性化への貢献やインバウンドの増加を活かした賑わい・観光・産業振興対策が求められている。

さらに、農林水産省では2020年までに1兆円規模へ農林水産物の輸出を拡大することが掲げられており、安定した供給体制の構築や地場産品の積極的な輸出促進が求められている。

3. 徳島小松島港中期構想・活性化検討委員会

(1) 中期構想委員会の立ち上げ

2.(2)で示した同港を取り巻く現状と課題・要請に対する対応策を検討するため、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」(以下、「中期構想委員会」)を国と県で立ち上げた。

(2) 委員会立ち上げの目的

当委員会において、中期構想策定にあたっての目的として以下の大きく2点を設定した。

- ①徳島小松島港の長期的(概ね20年程度)なイメージの構想
- ②長期的なイメージを見据えた中期的(概ね10年程度)な計画としての中期構想の策定



図-4 岸壁延長不足による危険な船舶係留状況



図-5 徳島県に寄港する大型クルーズ船

(3) 委員会構成メンバー

委員会メンバーには、様々な目線から検討することを目的に、座長を務めていただいた徳島大学大学院の教授をはじめとした学識者に加え、(一財)徳島県トラック協会会長、徳島小松島港運協会会長といった地元徳島の海陸物流のプロフェッショナルや、徳島県木材協同組合連合会理事長、徳島県内航海運組合理事長といった徳島小松島港の利用者の代表、徳島県商工会議所連合会会長、小松島商工会議所会頭といった地元経済界の代表に参画していただき、そこに地元自治体や国などの行政が加わる形でメンバーを構成した。

(4) 委員会における検討方法

徳島小松島港を取り巻く環境を踏まえた現状の課題や要請に対して速やかに対応することは重要である。

しかしながら、取り巻く環境の変化によって新たな課題が生じている場合においても、中期的な目標を議論する際には定めた構想の柱そのものが揺らぐことがないように検討することも重要である。

また、冒頭で述べたような近年の徳島小松島港を取り巻く環境の変化に対応するためには、人口減少や地元徳島の地域特性を踏まえた将来動向を意識しつつ港としての課題とどう向き合うかが重要であった。

さらに、これからの徳島小松島港の理想の未来像を長期的な目線でどのように描くのかを関係者で共有した上で、中期的なスケジュールで取り組む内容を考えるという方針で検討することが重要という意見もいただいた。

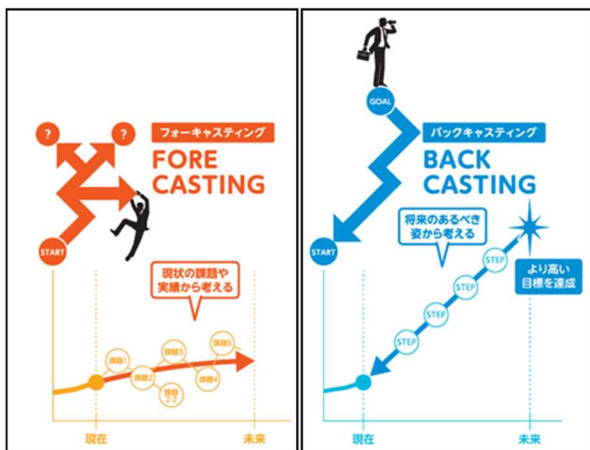


図-6 委員会で取り入れた検討手法 (出典：視覚会議)

そこで取り入れた手法が、バックキャスティング思考、フォークャスティング思考 (図-6) である。

バックキャスティング思考とは、現在から未来を見るのではなく、未来から現在を見ることであり、描いた将来像を開始点として、そこに到達するためには何が必要かを考える思考であり、長期的なスケールを想定することが有効とされている。

フォークャスティング思考とは、過去から未来までが連続しており、過去からの経緯や現状を条件として未来を考える思考であり、時間軸の連続性に強く影響される。

以上より、まず長期的なイメージを理想の未来像としてバックキャスティング思考で描き、その理想の未来像を意識しつつ現状の課題や過去の実績から考えるフォークャスティング思考で中期構想を検討 (図-7) することとし、計4回の委員会を開催した。

4. 徳島小松島港の長期的なイメージ

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、徳島小松島港の長期的なイメージ (概ね20年) として、PORT2030 (国土交通省港湾局) に示される技術革新等を取り入れ、かつ港湾を取り巻く環境の変化を想定し、徳島小松島港の理想の未来を描いた。

長期的な目線でみると、想定される人口減少や人手不足による労働環境の大変革に加え、外国人観光客の増加による観光立国化、自然災害への対策による生活基盤の安定化が展望される。その対応として、AIによる港湾機能の自動化やクルーズ船の寄港増加、港湾・海岸の防災機能の強化など、港湾を取り巻く環境も大きく変わっていくことが想定されることから、物流・防災、賑わい・観光、環境への貢献という3つの視点から未来を描いた。

(図-8)

具体には、次世代高規格ユニットロード拠点の整備や、クルーズ船を迎える海の玄関、徳島という地の利を活かした内航船の安全支援拠点、次世代エネルギー活用拠点などを盛り込むことで、産業振興に貢献する付加価値の高い港湾を描いた。

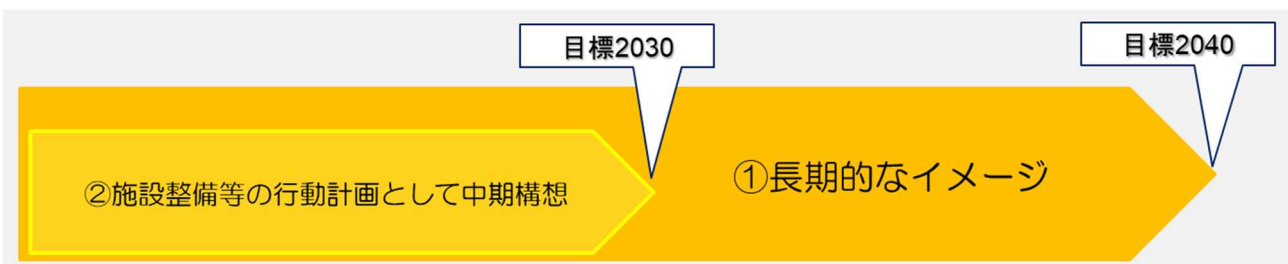


図-7 委員会での検討イメージ

5. 徳島小松島港中期構想の概要

中期構想においては、理想の未来像を描いた長期的なイメージをもとに概ね10年程度の計画として、現状の課題・要請に対応するための物流、賑わい・観光、産業振興のそれぞれの観点から対応策をとりまとめた。(図-8)

物流の観点からは、1つ目として、大型船舶に対応した大水深岸壁の整備や整備後40年以上が経過している施設の老朽化対策(事後保全、予防保全)といった取組みを行うこととした。2つ目として、港湾背後の四国横断自動車道と連携したネットワークを形成するため、港湾用地へのアクセス道の改善等の取組みを行うこととした。

賑わい・観光の観点からは、1つ目として、クルーズ船や内航船の寄港回数の増加傾向、2021年に予定される東京オリンピック・パラリンピックや2025年に予定される大阪・関西万博の開催によるインバウンドの増加等を期待し、そういった来訪者に対する賑わい・観光施策や憩い空間充実の取組みを行うこととした。2つ目として、徳島を訪れた観光客の周遊ルートを港まで延ばせるような賑わいづくりの取組みを行うこととした。

産業振興の観点からは、県南への延伸が進む四国横断自動車道と徳島小松島港、空の拠点である徳島阿波おどり空港による「陸・海・空」交通体系を活かし、将来の港湾物流の動向を踏まえた施設整備の検討を行うなど企業立地・誘致による産業振興の取組みや、徳島県産の農林水産品の輸出促進に向けた取組みを行うこととした。

6. おわりに

徳島小松島港中期構想は、便利で使い勝手の良い「みなと」を目指して、徳島小松島港の将来像を設定し、それに向けた取り組み方策を取りまとめたものである。

今後の対応としては、更なる港湾機能の強化を目的とした長期構想の検討や、課題として上述した徳島県の貨物特性を踏まえた船社への新規航路誘致の促進、港湾利用を促進するための中期構想の港湾利用者への情報発信、民間活力を活かした事業展開の促進などに取り組むことが、より付加価値の高い「みなと」の実現への一歩となる。

また、実行段階に移行する際には、港を取り巻く状況の変化を考慮し、必要に応じて、点検・検証を行い、中期構想の改善・見直しを図る予定である。まずは実行への第一歩として、港に関わる人々に対して中期構想を広く展開する予定としている。

おわりに、中期構想を取りまとめるにあたって、徳島小松島港中期構想・活性化検討委員会座長である山中徳島大学大学院教授をはじめ、多数の関係者の方々にご意見、ご協力を頂きましたことに対し、心より感謝の意を表す。



図-8 徳島小松島港の長期的なイメージと中期構想の概要