



既存フェリー(手前)と新造フェリー(奥)

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 四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島JCT

四国の産業を支える物流拠点！

現在 now

将来 future



港湾と道路
の連携整備
物流効率化



整備効果

- フェリー運航会社
平日は常に満載で積み残しが発生
- 運送事業者
長距離ドライバーが不足

岸壁水深 7.5m

11,500トン級
120台
積載可能
平成24年 造成前

船舶の大型化に対応

- フェリー運航会社
トラック運転手不足が恒常化しつつあるため、フェリー需要は今後高くなる見込み
- 運送事業者 荷主(製造業)
・長距離陸上輸送と比較してコスト縮減
・CO₂削減のため、モーダルシフトを計画

船舶の大型化

耐震強化岸壁
岸壁水深 8.5m

15,000トン級
190台
積載可能
増深

生産性向上に寄与

徳島小松島港は、四国4県の貨物を集約し、東京・九州へ毎日フェリーで輸送できる四国で唯一の港湾

岸壁の完成にあわせたフェリーの大型化により、**輸送能力が年間約4.4万台から約6.9万台に増加予定**
(新造船「フェリーびざん」がH28年1月に就航。その他の新造船がH28年度に3隻就航予定)

高速道路のICと直結する港湾の輸送ターミナルの構築により、**四国の輸送効率を向上する物流拠点を形成**

四国内企業約50社が定期利用



MAP

生産性向上に寄与し
今後さらなる発展へ