

徳島小松島港赤石地区国際物流ターミナル整備事業に係る官民連携のプロセスについて

小松島港湾・空港整備事務所 企画調整課 係員 揚田 祐加
小松島港湾・空港整備事務所 企画調整課 課長 川瀬 弘義
小松島港湾・空港整備事務所 企画調整課 係長 石井 達也

徳島小松島港赤石地区は、徳島県内唯一の国際コンテナターミナルを有しており、このような港湾施設は、県や国の利益に寄与する重要な社会基盤の一つである。今年度、徳島小松島港赤石地区において、今後増大が見込まれるコンテナ貨物需要や2024年問題に対応するため、「徳島小松島港赤石地区国際物流ターミナル整備事業」が事業化された。本稿では、事業化に至るまでの港湾関係者（荷主、荷役業者、船社、県、国）の連携や取組について報告する。

キーワード 産業振興，国際競争力強化，2024年問題，国際フィーダー，高度な官民連携

1. はじめに

徳島小松島港は、昭和39年に重要港湾に指定され、現在は、四国で唯一となる首都圏とを結ぶフェリー航路や阪神港とを結ぶ国際フィーダー航路（※1）、国際コンテナ航路、バルク船を取り扱う岸壁を有し、徳島県（以下、県）のみならず四国の産業・経済にとって重要な港湾となっている。（写真-1）中でも赤石地区では、主に県内に立地する日本シェアトップクラスを誇る化学工業（全国1位：発光ダイオード、無機化学工業製品）、製菓業（全国2位：生菓・漢方）、製紙業（全国7位：雑種紙）に係るコンテナ物流の拠点として機能している。岸壁（水深10m）では、コンテナ貨物の荷役、岸壁（水深13m）①では、バイオマス発電の燃料や製紙の原料となる木材チップの荷役や大型クルーズ船の寄港等に利用されている。（写真-2）

そして令和6年度より、情勢変化に伴う県内企業の増産等に係るコンテナ貨物需要や2024年問題に対応するため、「徳島小松島港赤石地区国際物流ターミナル整備事業」が事業化された。本事業では、事業化に至るまでに様々な県内外の民間企業や行政の間で連携が行われてきた。本稿では、その事業化における民間企業（荷主、荷役業者、船社）、港湾管理者（県）、国の連携や取組について報告する。

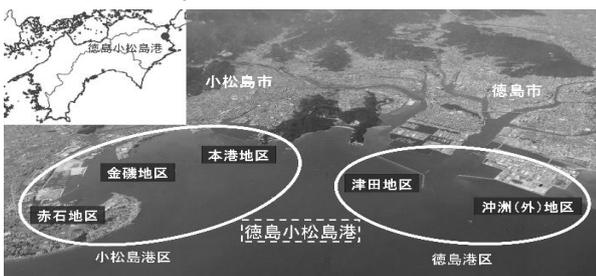


写真-1 徳島小松島港



写真-2 赤石地区 岸壁利用状況

2. 徳島小松島港赤石地区のあゆみ

赤石地区は、平成7年3月から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てきた。平成13年7月には、県内最大となる4万トン級岸壁（水深13m）1バース、平成18年4月には、岸壁（水深10m）1バースの供用を開始した。そして、平成23年には、コンテナターミナルが沖洲（外）地区から赤石地区へと移転している。

しかしながら、岸壁（水深13m）2バース目の整備中において、原木の取扱いを計画していた主要企業の倒産に伴い、取扱貨物の需要見込みが大幅に減少し、港湾利用情勢の変化が起こった。そのため、平成24年に施設規模の見直しを行い、岸壁延長を260mから125mとし、事業に一定の区切りをつけ、現在に至る。

3. 当該事業概要と背景

(1) 徳島小松島港赤石地区の現況と課題

現在、赤石地区では、韓国（釜山）との間に定期航路が週2便、阪神港との間に国際フィーダー航路が週1便就航しており、主に製菓関連品や化学工業品等が取り扱われている。また、バイオマス発電用の燃料や製紙材料等に用いる木材チップを輸入しており、大型クルーズ船も

寄港している。

輸出入される県内コンテナ貨物の約6割は、阪神港を經由して、陸上輸送によって運ばれている。県内企業（荷主）において、増産に伴うコンテナ貨物の増加が見込まれており、コストメリットや2024年問題に起因するモーダルシフト等の観点から国際フィーダー船での阪神港への海上輸送を考えているため、赤石地区でのコンテナ貨物の増加及び国際フィーダー船の増便が想定される。しかし、既存施設では、国際フィーダー船を既存の木材チップ船及び外貿コンテナ船と3隻同時に着岸させるために必要な岸壁延長や用地面積を確保できない。そのため、国際フィーダー船を新たに受入れることが困難な状態である。（写真-3）また、大型クルーズ船寄港時にはコンテナ船・木材チップ船が係留できないケースも生じている。



写真-3 現況（整備前）

(2) 事業目的

現況と課題を踏まえ、今後、県内において増大が見込まれる新たなコンテナ貨物需要や、モーダルシフト需要に対応し、国策に則った地域産業の国際競争力強化、国際コンテナ戦略港湾阪神港への更なる集貨を図ることを事業目的としている。また、岸壁(水深13m)②の延伸及びふ頭用地の拡張等の機能強化により、木材チップ船、国際フィーダー船、外貿コンテナ船の3隻同時着岸(写真-4)、大型クルーズ船、外貿コンテナ船の同時着岸(写真-5)を実現するとともに、コンテナターミナルの用地を確保する。



写真-4 3隻同時係留 イメージ（整備後）

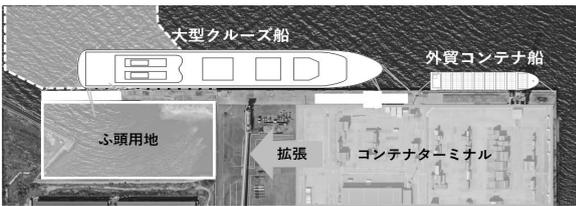


写真-5 大型クルーズ船・コンテナ船同時係留イメージ（整備後）

(3) 事業概要

本事業の概要について、以下に記載する。（写真-6）

- ・岸壁(水深13m)② 延伸 (80m)
- ・泊地(水深13m)② 浚渫 (3.8ha)
- ・岸壁(水深13m)① 改良 (130m)
- ・荷役機械 (1基)、ふ頭用地造成 (2.1ha)

事業期間：令和6年度～令和12年度

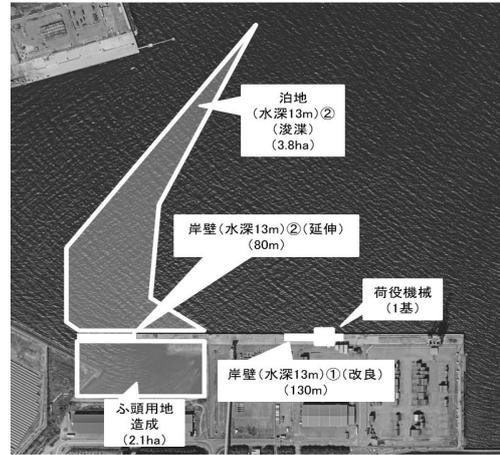


写真-6 事業概要

(4) 事業効果

事業効果として、以下の効果が挙げられる。

- ① 地域の基幹産業の国際競争力強化
- ② 大型クルーズ船寄港時のコンテナ船滞船の解消
- ③ 国際コンテナ戦略港湾政策への貢献
- ④ トラックドライバー不足等（2024年問題を含む）への対応
- ⑤ カーボンニュートラルへの貢献（CO₂の削減）

4. 港湾整備事業の事業化におけるプロセスマップ

港湾整備事業を事業化するためには、公共施設整備後に社会資本の効果が最大限発揮される見通しについて示さなければならない。事業化に先立ち、その見通しとして、将来の取扱貨物量の把握、輸送体系の検討・確立の補助を行い、港湾利用ニーズ等の整理を図った。本節では、その過程に当たる県、国、船社、荷役業者、荷主の各動きの詳細について、フェーズごとに区切り説明する。（図-1）

	第一フェーズ ～ニーズの把握から検討～	第二フェーズ ～民間・行政の連携～	第三フェーズ ～実施に向けた連携の継続～
県	赤石地区の検討	ポートセールス	インセンティブ制度拡充
国	徳島小松島港中期構想 策定 情勢変化に伴う県内企業の 動向をキャッチ (情報収集) 港湾関係者のニーズ把握	阪神港運営会社(※) の協力 新規航路開設等に向けた 検討	新規事業の円滑な整備 公共港湾施設の整備
船社	荷主のニーズ把握	荷主へのポートセールス 振興セミナー等での 航路利用の呼びかけ	輸送体系の確立 新規航路開設に伴う 実践的なトライアル通航
荷役業者			
荷主	国際競争力強化 2024年問題への対応	利用に向けた具体的な検討	

図-1 事業化におけるプロセスマップ

(1) 第一フェーズ～港湾利用ニーズの把握から検討～

①赤石地区の検討（徳島小松島港中期構想）

県及び国においては、「今後より付加価値の高い“みなと”を実現していくために、徳島小松島港をどのように整備するか。どうあるべきか。」を、民間事業者及び学識経験者とともに、「徳島小松島港中期構想・活性化検討委員会」を組織し、平成30年から令和元年にかけての4回の委員会開催を経て、2030年、2050年の徳島小松島港を見据えた赤石地区における港の役割を関係者に共有した。

②情勢変化に伴う県内企業の動向をキャッチ

近年、世界ではカーボンニュートラルの実現に向けたEV化やアンモニア・水素燃料への転換等の取組などが行われている。また日本においては、2024年問題などの対応によりモーダルシフトの動きが見られ、海上輸送を取り巻く情勢が大きく変化している。このような情勢変化を受けて、県内企業の動向は刻々と変わっている。そうした動向を見逃さないように、県と国が連携して港湾利用者にヒアリングを行うことで、最新の港湾利用のニーズの把握を行ってきた。

把握していく中で、令和元年頃より徳島小松島港コンテナターミナルにおいて、以下のような新たな港湾利用の兆しが見えてきた。

各県内メーカー（荷主）は、今後、世界的な半導体需要や国際的な各種環境規制に伴う需要の高まりを踏まえ、生産体制の増強のための工場建設等の民間投資を行っている。（表-1）

特に、海上輸送への利便性が高い赤石地区周辺では、工場建設や荷主ニーズに合わせて荷役業者が県内最大級の倉庫を建設するなど民間企業による設備投資の大きな動きが見られた。（写真-7）

表-1 赤石地区近隣企業の動向

企業名	取扱品目	備考
A社	化学工業品	・二次電池（充電可能な電池）の需要増大に対応 ・二次電池の部品の出荷数量を2.5倍に増産予定
B社	化学工業品	・国際的な規制に伴う水処理剤の需要増大に対応 ・水処理剤の生産能力を1.6倍に増強予定
C社	軽工業品	・工業用純水等の需要増に伴う水処理市場の拡大に対応 ・水処理関連資材の生産能力を増強予定

※企業ヒアリング等を基に作成



写真-7 赤石地区周辺での民間企業による設備投資

(2) 第二フェーズ～民間・行政の連携～

赤石地区周辺を取り巻く県内企業の大きな動きを受けて、事業化に結びつくまでの官民連携の流れを以下に示す。（図-2）

前提として、海上輸送の仕組みから港湾施設整備、利用に至るまでの流れについて簡単に説明する。船社は荷主のニーズ（取扱貨物の増加等）に合わせ、それに対応した新たな配船を行う。便数が多くなると既存施設では対応しきれない状態となる。その際に、県や国が公共港湾施設を整備することで更なる配船を可能とし、物流機能の強化を図ることができる。さらに整備した岸壁が利用されるまでに、港湾利用者は航路や輸送体系を確立するためトライアル運航を行わなければならないが、その際に投資が必要となる。よって県や国は、ソフト対策として、港湾利用者に対して県や阪神港運営会社が行うインセンティブ制度等の情報提供や港湾利用者のニーズに合わせた新たなインセンティブ制度を拡充することで、一層の利用が図られるよう官民連携を行った。

本取組で行われた官民連携の動きについて具体的に述べる。

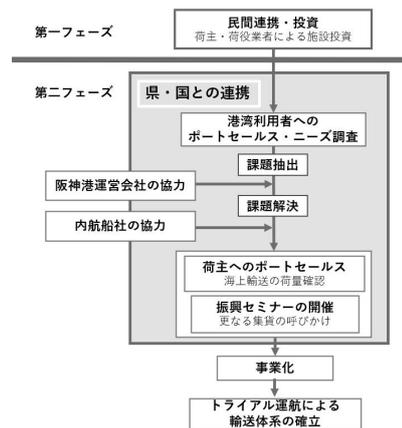


図-2 具体的な官民連携のフロー図

①港湾利用者へのポートセールス・ニーズ調査～県と国の連携～

赤石地区での県内企業の民間投資を受けて、新たな港湾利用の可能性を見出し、内航・外航船社（計8社）及び荷主・荷役業者（計12社）へ県と国が協力し、ポートセールスやニーズ調査を行った。これにより、各港湾利用者の抱える港湾利用への課題が抽出された。各課題において、「国際フィーダー航路の新規開設」が解決の糸口となると考え、以下の働きかけを行った。

②阪神港運営会社の協力

国は、荷役会社や船社の抱える課題解決の糸口となる「国際フィーダー航路新規開設」を促進するため、国際コンテナ戦略港湾の集貨を担う阪神港運営会社へ協力を求めた。その結果、内航船社や荷主、荷役業者を対象としたインセンティブ制度の情報提供や更なる

集貨を効果的に行うための振興セミナーの開催等の助言を受けた。さらに、県や国のポートセールスに同行してもらい、県内の荷主や荷役業者に対して、仕向港である阪神港の更なるインセンティブ制度の説明をしてもらった。

③内航船社の協力

令和5年8月に行った内航船社へのポートセールスにより、徳島小松島港への新規航路開設の可能性を見出し、内航船社の協力を取り付けた。そして、県・国・阪神港運営会社・内航船社とともに県内の荷主へポートセールスを行い、荷主の海上輸送へのニーズ等を再確認した。このヒアリングにより、船社と荷主の運航スケジュール等の具体的な輸送検討を行い、赤石地区での国際フィーダー航路の新規開設への一歩が官民連携により実現した。



写真-8 内航船社所有国際フィーダー船
出典：井本商運株式会社HP

④県と内航船社の連携(振興セミナー)

県は内航船社とともに、令和6年2月に徳島小松島港湾振興セミナーを開催した。参加企業は、船社3社、荷主9社、運送業6社（うち港湾荷役業者4社）、港湾関係・経済団体5団体の計23者に及んだ。

内航船社は、県内のコンテナ貨物増加等を踏まえた徳島小松島港～阪神港への国際フィーダー航路のメリットを紹介し、荷主となる県内企業に更なる集貨の呼びかけを行った。また、同セミナーでは参加者の交流会が設けられ、新たな繋がりが生まれた。



写真-9 徳島小松島港振興セミナーの様子
(左：県説明 右：内航船社説明)

(3) 第三フェーズ～実施に向けた連携の継続～

これまで、事業化までの官民連携の動きについて述べてきたが、社会資本整備の効果を発現するには、官民連携の継続が必須である。事業の完遂、港湾利用者の整備施設利用を行うための取組を以下に述べる。

①県による船社支援

県では、従来行ってきた航路活性化事業の他に、国際フィーダー貨物増加見込みを受け、令和6年度には新

たなインセンティブ制度を拡充した。拡充した制度は、船社によるトライアル運航の支援を目的とした「国際フィーダー航路トライアル運航支援事業」、そして、航路の定着を目的とした「国際フィーダー航路定着支援事業」である。これらのインセンティブ制度が充実することにより、船社への支援の取組が行われている。

②新規事業の円滑な整備に向けて

県と国は、岸壁の延伸、既存岸壁の改良、泊地浚渫、新たなガントリークレーンの整備、ふ頭用地造成を行う予定である。しかし、港湾利用を行いながら、狭隘な箇所での施工を同時進行する必要があるため、施工方法等について今後も継続的な連携を図っていく。

③新規航路開設に向けた港湾利用者の連携

荷主、荷役業者及び船社は、早期の新規航路開設に向けて、連携してトライアル運航を行い、輸送体系・新規航路の確立を継続して行っていく必要がある。

5. おわりに

港は物流の根幹を担っており、輸出入される貨物には、私たちの生活にとって欠かせないものから日本の国力の源となる国内企業の原料や製品が含まれている。

よって港湾施設は、私たちの生活ましてや国力の保持に必要な不可欠なインフラ施設となっている。港湾施設整備は重要である一方、限られた予算の中で行わなければならないため、公共施設整備の見通しは確度の高いものが求められる。検討を重ね、目まぐるしく変化する社会情勢をキャッチしながら、荷主、荷役業者、船社、県及び国が一体となり協力・連携を行うことで、事業化が見えてくるということが、本事業の事例を基に考察できた。また、本事例の事業化についてのプロセスを見える化することで、直轄事務所における役割を再認識することができた。

直轄事務所の役割の一つには、産業振興に貢献する付加価値の高い“みなと”にするために港湾施設がどうあるべきかを考え、港湾施設整備を行うという役割がある。その課程で、社会情勢や県内企業の現況・ニーズ・課題を把握し、港湾利用者、港湾運営会社等と綿密に連携を取り合い、港湾利用の課題解決、利用促進に向けて、官民連携を図ることが、直轄事務所として行っていくべき事だと考える。

※1 国際フィーダー航路：国際コンテナ戦略港湾と国内各港を結び、外貿コンテナの2次輸送を担う内航コンテナ船の定期航路。

※2 阪神港運営会社：阪神港を一元的に運営し、国及び港湾管理者との協働体制のもと、「集貨」「創貨」「競争力強化」を柱とする国際コンテナ戦略港湾政策の一翼を担う組織。