

徳島小松島港

徳島小松島港はもともと徳島港と小松島港という 2 つの港でした。昭和 39 年に徳島地区が新産業都市に指定されたのを機に、地方港湾徳島港と重要港湾小松島港が統合されて重要港湾小松島港となり、平成 12 年に呼称が小松島港から徳島小松島港になりました。徳島小松島港は徳島港区と小松島港区に大別されます。それぞれの歴史を見ていきます。

徳島では、明治初めに津田港が栄えましたが、河口にあるため土砂が堆積しやすいことなどから、その後船着場は古川港、福島港へと移り、明治 30 年代には新町川沿いの富田港・中洲港が阪神間との輸送拠点として利用されるようになりました。しかし、新町川の川底が浅く、大型船の出入りには不便なため、大正 2 年に阿波国共同汽船が航路を小松島港に移しました。中洲港は大正 11 年に徳島港に改称されましたが、その頃には旅客や貨物の大半は徳島港から小松島港に移っていました。徳島県は昭和初期から防波導水堤の築造、浚渫、岸壁の建設等に取り組み、昭和 21 年に新町川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、沖洲地区へ下流に向けて船舶の大型化に対応した港湾整備が進められました。昭和 39 年の小松島港との統合後、徳島港区では、昭和 46 年に津田地区に木材団地が完成し、昭和 56 年に完成した水深 10m 岸壁で原木の輸入などが行われてきました。平成 5 年にはマリニピア沖洲が竣工し、高速旅客船ターミナルやコンテナターミナルなどが整備されましたが、平成 23 年にコンテナターミナルは赤石地区に移転し、移転後はクルーズ船に対応した多目的バースへの転換が行われました。平成 27 年には沖洲(外)地区に震災時に海上輸送の拠点となる水深 8.5m の耐震強化岸壁が供用されました。

一方、神田瀬川河口を中心とした小松島港は古くから天然の良港と言われてきました。明治 32 年から小松島村営で築港事業が行われましたが、大正 2 年に阿波国共同汽船が徳島～小松島間に軽便鉄道を敷設し、阪神への航路としての小松島港の整備が急務となったため、徳島県により大正 2 年から 4 ヶ年継続事業として内港部が整備され、千トン級の船舶が出入りできるようになりました。大正 12 年度からは内務省の直轄施工により港域の拡張修築工事が行われ、昭和 9 年には 3 千トン級の船舶が出入りできるようになりました。戦後、小松島港は昭和 23 年に開港場に指定され、昭和 26 年には重要港湾の指定を受け、運輸省直轄事業により岸壁の築造、浚渫などが行われました。小松島港区では、昭和 35 年に本港地区に水深 9m の岸壁が、昭和 43 年に金磯地区に水深 9m の岸壁が、昭和 48 年には同地区に水深 11m の岸壁が完成しました。赤石地区では平成 23 年に水深 13m と水深 10m の岸壁を有する国際物流ターミナルが全面供用を開始し、徳島県における貿易拠点としての役割を果たしています。

かつて徳島港と小松島港では競争もありましたが、今日では徳島小松島港の地区ごとの役割が調整されるとともに、国道 55 号や徳島南部自動車道などの整備により域内や背後地とのアクセスが確保されて、徳島小松島港としての一体的な発展が支援されています。＜参考文献：徳島市史編さん室編「徳島市史第三巻」1983 年、小松島市史編纂委員会編「小松島市史中巻」1981 年、国土交通省小松島港湾・空港事務所HP など＞

