

第三回 徳島小松島港中期構想・活性化検討委員会
議事概要

日時:令和元年6月11日(火)10:00~12:00

場所:小松島市役所 4階会議室

(徳島県小松島市横須町1番1号)

1. 主な議事

- 徳島小松島港中期構想(素案)について
- 小松島港区活性化プラン(案)について
- 今後のスケジュールについて

2. 主な意見

2.1 徳島小松島港中期構想(素案)について

- バックカスティングとフォーカスティングという2つの検討手法があるが、どこまでをどちらで検討するのか、検討範囲の判断が必要である。
- バックカスティングは必ずしも達成しなければならないものではないため、目標設定をもう少ししっかり記載してよいと考える。目標設定を明確にし、目標達成に向かって努力し、最後に評価する流れが良いのではないか。
- 必要な港の機能として、内航、外貿、クルーズ、観光、環境対応等が挙げられていて、色々な機能が小さな所にきちっと完備されているという意味で、「コンパクトな未来」がキーワードかと思っている。コンパクトな未来を実現するために、必要な機能はきちっと最後まで残すべきであると考えている。
- 外貿のことばかり意識してしまうが、特に内航が重要であると改めて認識した。今後の内航物流の動向が重要であるが、内航に関する資料が足りないと感じており、国内の物流の中で、船の占める状況がどうなっていくのかという所を見据えることが可能な資料があると良い。
- 国内物流において、トラック輸送が相当分を占めているが、品目によっては内航海運でやっていると考えられ、最近のトラックドライバー不足への対応として、どのようなことが想定されているのかが重要であると思う。そういったことを踏まえ、港は今後の物流をどのように担っていくのか、未来に羽ばたく物流という記載がもう少しあって良いと思う。
- 港湾における物流を現実に担っている立場から意見を言うと、今回の資料で、これまでの委員会の「主な意見」がほぼ明記されており、問題点をわかってもらった。
- 日々現実の問題として大きな地震の発生が懸念されることや、大型クルーズ船が入港し、荷役が完全にストップしているということが生じている。

- 沖待ちが発生しており、夜間の荷役等、いろいろな形で現場に苦勞をかけることになるので、中期構想（案）が実現すれば、やがては利用しやすい港になるのではないかと期待される。
- 内航では、7割程度がフェリー貨物である。コンテナは、週1便、赤石地区から神戸港へコンテナ航路が就航している。これら以外は、様々な事情で関西方面にトラックで輸送されているという現状があり、ドライバー不足の問題を含めて、現状がどうなっていて、徳島小松島港で安全支援港等をやる事によってどういったメリットがあるのか、そこを勉強できればと思っている。
- 前回の委員会での要望を折り込んで頂けたのは非常にありがたい事である。
- 昨年西日本豪雨の際にかなりの雨でJRが通れず、JRで貨物が運べないという事が起き、その時は内航海運で広島から九州に運んだことを踏まえ、災害に強い港の整備が行われるとありがたいと考えている。災害はいつ来るかわからないので、中長期の長い期間でなく、できる範囲で早く実施して欲しい。
- 赤石地区は新しいが、小松島港区や、津田地区では、岸壁のフェンダーその他が非常に老朽化している。また、全世界では船舶の大型化により、入港する船舶は、現状より大型化する。
- 災害にどう対応していくかという話が抜けている気がするため、南海トラフ巨大地震、津波被災に関する記載や西日本豪雨に関する事例を、前段に記載すると災害時の港湾機能の継続という話に繋がりやすいと思う。前段に書いておかないと、なぜこの話をしているのか不明であり、それが徳島小松島港中期構想のオリジナリティにもなると考える。
- 中長期構想は、他の港にも応用できてしまう計画になることがあるため、徳島小松島港のオリジナリティを盛り込むとよい。
安全支援港などが該当し、そういった要素を大事にするべきである。
- 内航とトラックは、今は融合している状況であり、フェリーやRORO船には、トラックで積込んだシャーシだけ残して人は降りて運び、陸運と海運とがセットになっているケースが非常に増えてきている。
- 阪神大震災の教訓で、神戸の港が液状化により利用できなくなり、港湾は多少の震災では壊れない構造でなければいけないという事を知った。
- 都市部に近い所に、耐震岸壁があって、喫水が浅い大型フェリーが出入りしてくれれば、有事の際には病院の代わりになるなど非常にいろいろな面で役に立つと考えられる。
- トラックと船の融合においては、道路が大事である。赤石地区に倉庫の整備等を考えているが、延伸してくる横断道路からの距離が非常に遠いことが問題である。高速道路と港湾をつなぐ道路、重要物流道路の構想もあるが、県としても個々の港湾に対するアクセスをどういう風にするかという観点で道路政策を考えて頂きたい。

- 重要物流道路の話は、今の所は既存の道路を指定されたというのが実際のところである。将来的には、40 フィートコンテナが事前に許可無く走れる道路としたいと考えているが、今は指定をして、許可云々はこれからの話である。
- 年内を目処に新しく計画する道路について、検討する動きがあると聞いている。臨港道路にしても計画はあるが、中々前に進んでいない。赤石地区は、都市計画道路等の計画上の道路はあるが、まだ動いていないという状況にあり、それをどうするかという議論はいま始まっていると認識している。
- 先日、大型クルーズ船がやってきた時に観光バスが何十台も来て、各地を快適に観光するという事があったが、遠いところへ行った観光バスは予定通り戻って来なかったため、出航が 1 時間ずれてしまったという事例が発生している。
- 港の貨物が後背地にスムーズに流れる。これは港が大きくなれば益々需要が増えてくるという事になるので、赤石地区から金磯地区への道路が計画されているが、何とか実現して頂きたい。

2. 2 小松島港区活性化プラン(案)について

- 岸壁をいかに強くしても、津波で流されてしまうため、老朽化した防波堤について、少し考えて欲しい。
- 資料 3-1P5 にある中期みなと再生ビジョンは、前に作られたものがあって、取組の体系案という形であるが、今回活性化プランは、前回の中期みなと再生ビジョンに対する反省というか、今回新たに立てているので、何が出来て、何が出来なかったのかという振り返りをした上で今回の計画がある事を示したほうが良いと考える。取り組み実績を入れても良いと思う。
- 多くの人を巻き込むために何が必要かという、割と自由な選択権を与えてあげて活発な意見を出せる場を作るという事が非常に大事である。意見を出せる場を作ると、必ず、参加したい、言いたいという意識の高い人だけが来る。意識の高い人では無い人をいかに引っ張り込むかという事が継続的には大事だと考えている。専門知識が無くても、行ってみようと思わない人でも楽しそうだと思える仕組みづくりも必要である。
- こういう事をやると逆に主催者側が仕込んでしまうので、問題があるという気持ちも持っている。上手な掛け合いが必要であるが、いかに自由に色々な発言ができる場または参加できる場を作って、今後こういう風に皆さんが主役である事を伝える企画ができればいいなと思っている。
- その一端を色々書いて頂いているとは思いますが、その先の市民をいかに巻き込むかを、ここに書けるかどうか分からないが、今後考えて頂けるとありがたいなと思う。

- 担い手づくりなので、いかにプレーヤーを注入してくるかという議論である。
- どこのNPOも長い期間、活動を継続していくとその持続性に困っている所が多い。主体の高齢化、モデルの陳腐化が出てくる。そこで今、次のフェーズにおいて、違った人達の形あるいは違ったモデル、NPOとは違うモデルがあちこちで試されている状態である。
- それから官民連携、もう少しボランティア的よりはビジネス的なイメージに最近の話は動いていて、お金的にも人的にもちゃんと持続的に動ける形を作ることが目指されていると思っている。
- 徳島小松島港も、現在そういう状況に来ているのかなというのが感想であり、その意味で少しテコ入れをして、色々形を変えていく、あるいは新しいプレーヤーが活躍して、この場所でも色々使っていけるような仕組をオーソライズしたいところだと思う。
- 色々公的な空間が多くあり、そこをどう活用するかという問題になる。当然、勝手には使えないので、県や色々な規制をしている所と議論する必要があり、使いこなしていくような人をどう登場させていくかという場面になっている。それでこの仕組みづくりをやって頂こうという風になっている。どうやって主体的な人を作っていくかという事がすごく大切なので、上手く対応しながらやって頂きたいと思っている。
- 20年前は、NPOを作れば、それでいいと言う考え方があった。そこを見直した方が良いと感じている。
- スケジュールとしては、頂いた意見を踏まえて、あと一回でこの中期構想(素案)と活性化プラン(案)を修正し、8月くらいに案としてまとめたいので、この方向で進めて頂きたいと思う。

以上