

9 都市基盤・まちづくり

	タイトル	意見等
1	南海フェリーの運航終了について	<p>南海フェリーが2年後を目途に運航終了のニュースが流れました。フェリー側は和歌山と徳島の自治体に支援要請を行うも合意に至らずとの事でした。観光客を増やすという徳島県の方針とは相反するのではというのが率直な感想です。観光地を急に増やすというのは容易なことではありませんが、だからこそ交通手段の整備・拡張は重要ではないでしょうか。ましてや、今ある重要な交通手段の消滅を救済しないという選択は如何なものかと思えます。全国平均に比較しても高齢者の多い、徳島や和歌山で船舶輸送は非常に重要な交通手段ではないでしょうか？もしこれが消滅すれば高齢者は自家用車か高速バスという選択肢しかなくなります。たださえ、高齢者の逆走や交通事故が社会問題となっている昨今です。</p> <p>また、高速バスは移動時間が長くさらに長時間にわたり同じ姿勢を強いられます。足腰の悪い高齢者にはかなりの負担となり、移動の頻度の低下は否めません。結果として観光客の減少を招く結果となることは明らかです。</p> <p>また、フェリーが終了するという事は港も整備されなくなるという事です。もし、南海トラフなどの巨大地震で本四連絡橋が通行不可能な状態が長期間続いた場合は完全に四国は孤立状態となります。当然港もダメージを受けると思われますが、早急に整備することで大規模な輸送経路が確保できる可能性が残ります。観光・交通・高齢者の交通事故対策など多方面でフェリーの継続は自治体が真摯に取り組むべき課題と考えます。ご意見を伺いたいと思えます。</p>
2	南海フェリー廃止について	<p>毎日の業務お疲れ様でございます。さて、早速ではございますが、徳島市と和歌山市を結ぶ南海フェリーが赤字の為2028年3月で廃止の方向であると南海グループより発表がありました。</p> <p>しかしながら、本州との移動手段が明石海峡大橋一本になりますと、災害時に物流や人の移動が長期間にわたり滞ります。(瀬戸大橋は遠回り過ぎて代替ルートにはなりません)</p> <p>阪神淡路大震災のような事が起きますと、神戸や明石海峡大橋は長期間にわたり壊滅状態になり、徳島県は孤島となります。移動手段が1箇所と言う事態は非常にリスクが高いのです。</p> <p>また、通常時では和歌山や三重からの観光客は、徳島に来月する事がかなり困難となります。連休中は神戸淡路自動車道が大渋滞しますし、バス移動も大変困難です。</p> <p>徳島県は南海フェリーの新船更新に寄付をすべきであり、和歌山県と共同で南海フェリーには赤字補填をしていただきたいと思えます。私の周りも同意見が多数です。</p> <p>後藤田知事、ぜひ再考をよろしくお願ひします！</p> <p>沢山の国民が、いまこの航路の存続が出来るか注目しています。</p>

9 都市基盤・まちづくり

	タイトル	意見等
3	「徳島港を拠点とした国際航路化に関するご提案（和歌山―徳島航路の活用について）」	<p>「徳島港を拠点とした国際航路化に関するご提案（和歌山―徳島航路の活用について）」 突然のご連絡失礼いたします。 和歌山―徳島航路の将来的な廃止に関する報道を拝見し、強い関心を持ちご連絡いたしました。 現状の利用状況やコスト面から維持が難しい状況であることは理解しておりますが、単純な廃止ではなく、新たな需要創出の観点での活用可能性があるのではないかと感じております。 一案として、既存の和歌山―徳島航路を活かしつつ、徳島港を拠点として韓国・釜山方面への国際航路と接続する形を検討の余地があるのでしょうか？ 具体的には、 ・和歌山―徳島間は現行通り運航 ・徳島―釜山間の国際航路を新設 ・国際線に必要な入出国手続き機能は徳島側に集約 とすることで、和歌山側の大規模な設備投資を抑えつつ、新たな需要の創出につながる可能性があると考えました。 既存航路の廃止か継続かという二択ではなく、「延長・拡張」という形での再活用も一つの方向性として検討の余地があるのではないのでしょうか。 なお、個人的に整理した簡単な構想もございますため、もしご関心をお持ちいただける場合には、追加で共有させていただくことも可能です。 一個人の意見ではございますが、地域交通の維持と発展の一助となる可能性があればと思い、ご提案させていただきました。 何卒よろしくお願いたします。</p>
4	南海フェリー撤退について	<p>地元へ帰省する際、南海フェリーを利用しています。撤退となると和歌山へのアクセスが遠回りになってしまうので、とても困っています。 南海フェリーは乗客数の減少を理由としているそうですが、連休などは乗客が多く、座るところがないほど混雑していることもあります。南海フェリーがなくなってしまうと、それだけの人数が陸路を通行することになり、国道や高速道路の混雑・渋滞が見込まれます。 渋滞緩和や観光客誘致のためにも、徳島県からフェリー航路の維持を働きかけていただけないのでしょうか。よろしくお願いたします。</p>
5	中央分離帯道の植え込みについて	<p>道の中央分離帯や歩道との境界の植え込みの剪定は、刈るだけで雑草を抜かないので、植え込みが育ってないのに、雑草だけが伸びてる状態になります。 毎回刈るだけではすぐに伸びてしまい、結局、年間の作業回数が増えて税金の無駄（コスト高）になっているのではないのでしょうか。一度しっかり除草や防草対策をした方が、長期的には安上がりなのでは。</p>
6	強風、豪雨で大鳴門橋通行止めになりましたね。	<p>強風、豪雨で大鳴門橋通行止めになっても、唯一の足は南海フェリーでした。 知事は阪神・淡路大震災の教訓知らなかったのですか？ あの時南海フェリーがどれだけ、九州・四国⇄関西・関東方面を救ったのか。 次は南海トラフも時間の問題。 地域公共交通は大切だし、2025年問題、運送トラックの運行基準にも必要なフェリーではないのでしょうか？ 徳島の経済を止める事になりますよ？</p>

	タイトル	意見等
7	ごみ処理施設および港湾活用に関する提言	<p>1. マリンピア沖洲におけるごみ処理施設の整備について 現在検討されているごみ処理施設について、マリンピア沖洲に整備する場合は、焼却時に発生する余熱を活用した大型スパ施設（温浴・交流施設）を併設することを提案します。 沖洲エリアはフェリー利用者が訪れる徳島の玄関口の一つである一方、現状では工業的・閉鎖的な印象が強く、来訪者にとって必ずしも魅力的な空間とは言えません。 ごみ処理施設単体では負のイメージを持たれやすいため、余熱を活用した温浴施設や交流機能を付加することで、「滞在できる明るい場所」へと転換し、地域価値の向上およびイメージ改善につながると考えます。 例えば、東京都の「夢の島熱帯植物館」や、千葉市の「こてはし温水プール」など、焼却時の余熱を地域に還元する取り組みが実際に行われています。 沖洲エリアは物流拠点として多くのトラックドライバーが行き交う地域でもあることから、温浴施設をドライバーの休憩・リフレッシュの場として活用することも期待できます。あわせて地域住民も日常的に利用できる施設とすることで、継続的な利用が見込まれ、より実用性と付加価値の高い空間になるのではないのでしょうか。</p> <p>2. 南海フェリー航路と港のあり方について 南海フェリーの航路を今後も維持するのであれば、港の配置や役割分担について再検討の余地があると考えます。 現在の徳島港（沖洲）は徳島駅までのアクセスが主にバスに限られており、来訪者にとって利便性に課題があります。 一方、小松島港は南小松島駅まで徒歩約4分と鉄道アクセスに優れており、移動のしやすさという点で大きな利点があります。 また、明石海峡大橋の開通以降、フェリー利用者が減少する中で、小松島港では距離的に不利であることなどを背景に、現在の徳島港へと機能が移ってきた経緯があると認識しています。 しかし、その移転によって利用状況が大きく改善したかという点については、必ずしも十分な効果があったとは言い切れない部分もあるのではないのでしょうか。 そうであれば、南海フェリーの存続が議論されている今だからこそ、改めて港のあり方を見直し、歴史的に和歌山とのつながりがある小松島港へ機能を戻すことも、一つの選択肢として検討できるのではないかと考えます。 さらに、小松島港周辺はしおかぜ公園などの既存資源もあり、再整備を行うことで景観や観光面での魅力向上も期待できます。 以上を踏まえ、 ・大型フェリー（オーシャン東九フェリー等）は徳島港（沖洲）へ ・南海フェリー（または和歌山方面との航路）は小松島港の活用を検討 このように機能を分散することで、それぞれの港の特性を活かしつつ、利用者の利便性向上および地域の活性化につながる可能性があります。 ごみ処理施設の整備は避けられない課題ですが、単なるインフラ整備にとどめず、 ・余熱利用による付加価値創出 ・港湾機能の再編による利便性向上 を一体的に検討することで、徳島の魅力向上につながる施策になると考えます。</p>

9 都市基盤・まちづくり

	タイトル	意見等
8	相変わらず発注用設計図書が杜撰だと感じる	<p>R8営繕 鳴門総合運動公園 鳴・撫養 野球場改築工事屋外管（2）（担い手確保型）の入札用設計図面を見ての疑問。 本件は開札予定日が4月24日となっている。P-006配置図を見れば 新球場外壁に沿って各種の配管類を敷設することになる。ところがP-009仮設計画図（別途、参考）を見ると多数の敷き鉄板が敷かれ重機が配置されている。これでは配管工事はできない。鉄板の下に穴を掘る？重機の旋回している下で作業する？不法行為ですが。これらの鉄板や重機がない状態での施工となるはずだから そういう仮設図でないとおかしい。2年前の図面をそのまま使用した手抜き図面ではないか？ 直接の関係はないが ライト、レフトの仮囲いの範囲は現場と違う、以前に指摘済みだが そのまま放置している理由は何か？支障物になる可能性もある。 なお 既存の電気配管等の支障物表記はあるが 雨水、汚水等の埋設排水管のチェックが見当たらない。大丈夫か？そもそもP-007図は 旧野球場の配置で 解体前の状態。2年の間に変更になっている配管もある。</p>
9	大規模公園の環境整備について	<p>徳島県には規模の大きな運動公園として ① 鳴門・大塚スポーツパーク ② JAアグリあなん運動公園 ③ むつみパーク蔵本 があり、このうち①と②については公園内に人工的に樹木が植えられています。 いずれも以前剪定してからかなり過ぎていると思われ、樹木がかなり大きくなってしまっているように感じられます。 なかでも鳴門・大塚スポーツパークにはポカリスエットスタジアムがあり、徳島ヴォルティスのホームゲームの際には県外から相手チームのサポーターが来場しています。 また、2027年からはとくしまマラソンのゴールにもなります。 さらに、改装されたオロナミンC球場にも県外から多くの人に来場してもらいたいものです。 そこで、鳴門・大塚スポーツパークの環境整備として樹木の剪定を提案します。 予算の都合もあると思いますので段階的に進めていただければと思います。 宜しくお願いします。</p>
10	アスティとくしま周辺の都市計画道路	<p>イベントの開催規模に比べて アスティとくしまへのアクセス道路が貧弱です。徳島東部都市計画道路総括図では アスティとくしま周囲に数本の道路計画がある。3. 4. 32住吉万代園瀬橋線もその一つだが 遅々として進まない状況には閉口する。恐らく環状道路の建設で目いっぱいということだろう。しかし アスティとくしま周辺道路の整備は渋滞の緩和、回遊性の向上や防災面からも急ぐべき。特に末広大橋の昭和町ランプ（正式名称は不明）を効果的に活用できるルート（3. 4. 30等）を構築すると 南沖洲方面へのアクセスも容易になる。水族館などの集客施設の建設も夢ではなくなるのではないか。また3. 4. 31は勝浦川に橋が架かることで対岸の新浜とつながり、メリットは極めて大きいと思う。</p>
11	県土国土強靱化事業	<p>○後藤田正純徳島県知事は国土交通省四国地方整備局並びに徳島河川国道事務所による「ワンチーム徳島」で、一級河川の吉野川における「吉野川第十堰可動堰化事業」の早期の工事着手と一級河川的那賀川における「那賀川水系細川内ダム建設事業」の早期の工事着手を行わなければならない。</p>
12	公益財団法人日本財団	<p>○ 後藤田正純徳島県知事は公益財団法人日本財団本部のアドバイザーを通じて、公益財団法人日本財団本部の造船貸付事業で、南海フェリーの新船舶を建造しなければならない。</p>

9 都市基盤・まちづくり

	タイトル	意見等
13	鉄道の利用促進について	<p>○ 後藤田正純徳島県知事はJR四国と一体となった「ワンチーム・四国家の徳島」で鉄道利用の推進を行わなければならない。(鉄道は運行時刻が正確で渋滞はない。)</p> <p>※ 具体的には、JR徳島駅・JR鳴門駅・JR阿南駅・JRt鴨島駅・JR穴吹駅・JR阿波池田駅の有人駅に自動改札機を設置して、ICOCAが利用できるようにすること。</p> <p>※ 具体的には、JR四国の3600系新型ハイブリッド式気動車のJR高德線(徳島⇄板野), JR鳴門線(徳島⇄鳴門), JR牟岐線(徳島⇄阿南), JR徳島線(徳島⇄阿波池田), JR土讃線(阿波池田⇄琴平)での早期の営業運転の開始ができるようにすること。</p> <p>※ 具体的には、GWに家族ずれで、JR高德線の2600系特急うずしお号アンパンマン列車に乗車すること又はJR徳島線の185系特急剣山号ゆうゆうアンパンマンカーに乗車すること。</p> <p>⇒ 美馬市脇町のうだつの町並み観光など</p>
14	南海フェリーの航路問題	<p>○ 後藤田正純徳島県知事は「紀淡海峡連絡自動車道」が開通するまで期間は、南海フェリーの航路維持の存続ができなければならない。</p> <p>⇒ 友ヶ島第一大橋, 友ヶ島第二大橋, 友ヶ島第三大橋を含む。</p> <p>※ 具体的には、国(国土交通省海事局)が主体となつて、国の独立行政法人JRTT鉄道・運輸施設支援機構からの船舶建造費用拠出金と公益財団法人日本財団(競艇の売上金)からの船舶建造貸付金を充てる。</p> <p>⇒ 一円たりとも徳島県民の税金は使わない。</p> <p>※ 具体的には、空海が繋ぐ海の遍路道及び参詣道の「四国88箇所霊場と遍路道」と「紀伊山地の霊場と参詣道(高野山金剛峰寺)との広域的な文化交流の推進の維持を図ること。</p> <p>※ 具体的には、紀州接待講(薬王寺), 野上接待講(霊山寺), 有田接待講(霊山寺)の接待講の維持を図ること。</p> <p>※ 「徳島ラーメン」と「和歌山ラーメン」とのラーメン文化の推進の交流を図ること。</p> <p>※ 南海フェリーの「海の向こうに～小さな旅立ち～」(宝子)の歌をなくしてはならない。</p>
15	県立図書館の件	<p>県立図書館のある場所が不便すぎる。車がないと どうしようもない。徳島市内からのバス便は一日数本。JR牟岐線文化の森駅からは 徒歩30分以上で 安全に歩ける歩道は整備できていない。駅からのバスも自分が利用しようとした数年前は1日3本だった。今はどうだろうか?そもそも駅のホームと道路の間は32段の階段のみで接続、バリアフリーは論外。</p> <p>図書館(美術館なども)は 県民が、大人も子供も 気軽に、自由にアクセスできる場所にあつて意味がある。なぜ こんな交通の不便な場所にあるのだろうか?</p> <p>徳島市役所と中央警察署の間(車両基地の建設予定地)に移設してはどうか? 敷地に余裕があると思うので 徳島城跡との連携を図って 一部を史跡公園とし埋蔵文化財の展示施設も設ける。歴史博物館との連携もあると 書籍と実物の融合で 文化の香りが感じられる街になると思うが。</p> <p>単純に 空いている土地に施設を設けるという発想では それぞれがポツンとあるだけで公共施設相互の関係性や回遊性を確保できない。</p>

9 都市基盤・まちづくり

	タイトル	意見等
16	南海フェリー航路存続について	<p>徳島県のXアカウント、後藤田知事のFacebookに投稿されていた、南海フェリーについての記事を拝読しました。利用者数の低迷、費用対効果、公金投入の公平性など、南海フェリー存続には厳しい課題があることはよく分かりました。ですが、本州と海で隔てられた徳島にとって、フェリーは貴重な交通インフラです。橋という代替ルートがあると主張されますが、フェリーも橋の代替ルートになりえます。</p> <p>フェリーが無くなれば、徳島から本州へ渡る手段は鳴門大橋か高松から瀬戸大橋を渡るという大回りルートしかなくなります。和歌山方面へは非常に遠くなり、現実的ではありません。</p> <p>旅客だけでなく、様々な荷物を運搬するトラック運転手の方も利用されます。徳島～和歌山間をフェリーで移動することにより、運転手の方々は2時間休息することができます。自動車事故の抑止にも役立っていると考えます。</p> <p>私たち一般のドライバーもそうです。移動中の実際の運転時間が少なく済むため、和歌山へ往復するハードルが下がります。</p> <p>また、フェリーは移動中も船の中を自由に動けるため、小さな子ども連れの家族にとっても高速バスよりも快適に移動できます。</p> <p>さらに、インバウンド需要も高いと思います。お遍路さんの装束に身を包んだ外国人観光客の姿をフェリーの中で何度も拝見しました。和歌山には高野山もありますし、併せてお遍路さんに興味のある観光客の利用も見込めると思います。</p> <p>長々と書き連ねましたが、個人的な事情で私は南海フェリーに何としても存続してもらいたいです。</p> <p>私は和歌山港の近くに故郷があります。数年前に結婚で徳島に引っ越してきました。ひとりっ子の私が高齢の両親を地元に残しても徳島に来れたのは、両親に何かあってもフェリーで行けるという安心感があったからです。私と同じように、結婚で徳島から和歌山へ移住された元徳島県民の方々も、フェリー存続を望まれているのではないのでしょうか。</p> <p>フェリーは県民の貴重な足です。難しいことは重々承知ですが、南海グループがフェリー事業を残せないというのであれば、他の事業者が引き継げないかなど、県からも働きかけてはいただけないでしょうか？</p> <p>また、県として、南海フェリー存続にどれくらいの需要があるかアンケートを取るなど、存続の声の可視化などをしていただけたら嬉しいです。</p> <p>長文、乱文失礼いたしました。 どうか、よろしく願いいたします。</p>