

3 商工・労働

	タイトル	意見等
1	南海フェリーの改善策について	南海フェリーは28年に撤退するとのニュースがあり、徳島県民から残して欲しいとの要望があります。が、現状のままでは事業継続は難しい。28年までに改善の知恵を出す必要があります。今回の撤退の直接要因は①20年21年のコロナ渦での大幅赤字②19年の新造船の設備投資の負担増ですが、長期傾向として鳴門明石ルート開設による自動車移動の増加でフェリー需要が減少しています。A Iに相談すると公設民営や上下分離方式などが提案されていますが、赤字事業への税金投入では持続しません。 そこで改めて阪神間の人員・物資輸送を見直す必要があります。今、物流については環境問題やトラックドライバーの不足からトラックから鉄道、フェリーへの移行が進められています。 なぜ、南海フェリーがトラック輸送が減少しているのでしょうか？徳島から大阪に輸送する際、南海フェリーは和歌山港を經由して大阪まで陸路となり、海路＋陸路の距離は148kmとなり、鳴門明石ルートでほぼ同じ距離となり、トラックとフェリーの速度差から時間面で鳴門明石ルートに劣ります。これでは競争力がありません。徳島から直接大阪港に着けば、距離は108kmでフェリーの速度によれば2時間以内で行くことができます。 以前、小松島フェリーが1974年から1993年まで就航し3時間で小松島から大阪南港まで行くことができました。小松島フェリーは南海フェリーの競争に負け撤退したと思いますが、改めて徳島-大阪南港ルートを検討すべきではないでしょうか？現在南海フェリーの9便を3便は和歌山行。6便を大阪南港行として運用すればトラックドライバーの負担軽減、効率向上で1日2回往復も可能では？ また、フェリーの輸送量や輸送人員の増加を増やすアイデアも必要です。 輸送人員増について徳島県、和歌山県、大阪府、高知県などの小中高の修学旅行、遠足にフェリーを活用することで年間2億円レベルの収益増になります。 大阪南港までの途中で関空に寄港することも可能では？ 輸送量増について現在、沖洲で検討されている徳島市の焼却処理場の建設費 総額400億円 内 地元負担200億円があります。廃棄物を大阪の臨海部にある焼却場までフェリーで輸送して処理を委託できれば焼却場建設費用の削減ができます。逆に沖洲に新焼却処理場を建設して大阪から廃棄物処理を委託をすることで負担軽減にもなります。 また、徳島の豊富な資源である木材や製材を大阪に輸送を増加する方法もあります。そのために林業の活性化との同期が必要です。 今回のアイデアは、実行する上ではいろいろな調整が必要ですが、2年間あれば対応可能だと思いますのでよろしく検討をお願いします
2	株式会社日本総合研究所	。 後藤田正純徳島県知事はシンクタンク系研究所の民間の株式会社日本総合研究所との「とくしまエコパートナー協定書」の締結に合せて、徳島県に株式会社日本総合研究所のICTサテライト・オフィス徳島事務所の開設ができなければならない。 ※具体的には、株式会社日本総合研究所と共に、徳島県のごみ問題(ゴミの不法投棄・ゴミのポイ捨て)の抜本的な問題解決を図ること。 ⇒ゴミの不法投棄は犯罪です。
3	徳島バッテリーバレー構想について	○ 後藤田正純徳島県知事は徳島バッテリーバレー構想の実現に向けて、電気通信大学(東京都調布市)の燃料電池イノベーション研究センターを誘致しなければならない。 ※ 徳島バッテリーバレー構想の実現に向けては、基礎科学技術(基礎理学と基礎工学)が必要です。 ⇒ 基礎物理学, 基礎化学など

3 商工・労働

	タイトル	意見等
4	TOKUSHIMA BATTERY VALLEY INITIATIVA	。 後藤田正純徳島県知事は徳島バッテリーバレー構想の実現に向けて「徳島バッテリーバレー経済技術開発構造改革特区」を創設して、国内外の蓄電池バッテリーメーカー工場の企業立地並びに国内外の蓄電池バッテリーメーカーの研究開発施設の開設を行われなければならない。併せて、百人以上雇用力のある国内外の蓄電池バッテリーメーカーの百社以上の企業立地で「徳島バッテリーバレー・壱万人新規雇用拡大事業」を行われなければならない。 ※徳島への蓄電池バッテリー関連企業の集積を図る。 ※テスラ，GSユアサ，オムロン，旭化成，三菱ケミカル，デンソー，シャープ，豊田合成など ⇒ 全個体電池やペロブスカイト太陽電池の研究技術開発の推進 ※教育機関には徳島県立鳴門高等学校を追加