南海フェリー関連

| | タイトル | 意見等 |
|---|---|---|
| 1 | 南海フェリー継続を希望 | 現在、2028年3月末の事業撤退が懸念されている「南海フェリー」について、航路の維持・存続を強く望み、一利用者として提言いたします。<br>後藤田知事が、和歌山県の宮崎知事との直接協議の場を設け、航路維持に向けて前向きに議論を進めてくださる方針を示されたことを、大変心強く感じ、応援しております。<br>南海フェリーは観光・生活・物流、そして災害時の命綱として絶対に失ってはならないインフラです。民間や国、和歌山県と連携した「新しい形」での維持に向け、利用者を増やすための具体的なアイデアとして、【小松島港時代の歴史の復活と、名物「ちくわうどん」による船内活性化】をご提案いたします。<br>かつて南海フェリーは小松島港を発着とし、鉄道との連絡とともに大変な活気に満ちていました。当時の船内や港の賑わいを、いま一度「食と体験」という形で令和に復活させてはいかがでしょうか。<br>＊ 名物「小松島の竹ちくわうどん」の船内提供：四国のフェリー文化である「船上うどん」に、小松島名物の香ばしい「竹ちくわ（フィッシュカツなど）」を豪快にトッピングした限定メニューを船内で提供する。海を眺めながら食べるこの一杯は、それ自体が乗船の目的になる強力な観光資源になります。<br>＊ ２時間の乗船時間を有意義にする「小松島・徳島体験」：昔ながらのちくわの売り子スタイルを船内で再現したり、徳島・小松島の歴史や観光情報を２時間の航路内で楽しく学べる仕掛けを作ることで、単なる移動を「徳島観光のプロローグ」に変える。<br>⭐徳島南部の地域活性につながることや大阪府からは、車やバイクを乗せて徳島に遊びに行けるのが魅力的に感じています。<br>＊ 和歌山・徳島双方の文化交流の場へ：徳島のちくわとすだち、和歌山の梅干しや醤油といった両県の名物をコラボさせたメニュー開発、農産物の店内販売など、２時間の滞在時間を地域活性化の最大の武器にする。<br>ただ税金を投入して維持するのではなく、過去の素晴らしい歴史遺産と地元の食文化を掛け合わせ、乗って楽しくなる仕掛けを官民一体で作っていく。そのような前向きなビジネス視点での議論を、ぜひ和歌山県との協議でも進めていただきたいです。<br>知事の強力なリーダーシップのもと、南海フェリーが未来へつながる新しい姿で存続することを心から願っております。 |
| 2 | 徳島～関西空港間の高速船の運航の提案 | 現在、徳島から和歌山へ向かうフェリーの廃止の話しが出てきており、徳島の過疎化が更に進むようで寂しく思います。そこで新たな交通手段として、徳島と関西国際空港を結ぶ高速船の運航を検討してはいかがでしょうか。<br>現在、徳島から関西国際空港へは高速バスなどで移動できますが、陸路では遠回りになるため、海路を利用して直接結ぶことができれば、移動時間の短縮や利便性の向上が期待できます。<br>また、関西国際空港を利用する外国人観光客にとって、徳島へのアクセスが便利になれば、徳島を観光先として選んでもらえる機会が増える可能性があります。徳島には、阿波おどり、鳴門の渦潮、大歩危・祖谷など、魅力的な観光資源が数多くあります。空港からのアクセスを改善することは、インバウンド誘致や地域経済の活性化にもつながるのではないでしょうか。<br>徳島と関西国際空港を海路で直接結ぶことは、単なる交通手段の確保にとどまらず、徳島の観光振興や国際化を進める新たな可能性になると考えます。ぜひご検討をお願いいたします。 |

南海フェリー関連

| | タイトル | 意見等 |
|---|---|---|
| 3 | 南海フェリー－　静脈動脈の物流改善 | 企画概要書：<br>関西・四国 広域連携第三セクターによる「徳島－大阪（4往復）・和歌山（3往復）」<br>一体経営および静脈・動脈物流循環事業計画<br>1. 本事業の背景と目的<br>本提案は京阪神への物流を強化するため、「徳島－大阪（新設・4往復）」および「徳島－和歌山（現行維持・3往復）」の計7往復体制を持つ広域連携第三セクターを設立。<br>大阪圏（大阪市等）のごみインフラ危機（ピット満杯）と、徳島県の森林資源（徳島すぎ）の販路拡大を掛け合わせ、往路の木材（動脈）と復路のごみ（静脈）を組み合わせ航路経営基盤を確立。<br>2. 包括的運航体制と「2隻体制」の大阪航路<br>·和歌山航路（1日3往復・6便）：<br>·大阪航路（1日4往復・8便）：<br>·労務管理のホワイト化：<br>乗船時間をドライバーの休息時間（改善基準告示クリア）としドライバー不足を解消する。<br>3. 動脈・静脈物流の積載管理（日量100トンの厳守）<br>·徳島側の処理能力限界を考慮し大阪からの受入量は【日量100トン】<br>·【往路（動脈）：徳島 ⇒ 経済圏】<br>「徳島すぎの原木」の大量輸送、陸路からモーダルシフトしたい「一般の物流トラック」に開放。大阪臨海部（平林・堺等）の製材所へ搬入する。<br>4. 初期投資と「4自治体連携」ファイナンス計画<br>公表されている新造船建造費（45億円/隻）をベースに、2隻体制への投資額を再試算。<br>·初期投資総額：100億円<br>o大阪航路用 高速大型フェリー（2隻）：90億円（公表値：45億円 × 2隻）<br>o港湾設備・密閉コンテナ等初期導入費：10億円<br>·資本金（出資金）の分担案（目標：10億円 / 残り90億円は地方債、環境債、JRTT共有建造等）<br>5. 収支・採算性シミュレーション<br>· 想定年間総収入：約23億円<br>o 大阪からのごみ処理委託費（年3.5万トン×3万円）：10億円<br>o 大阪航路（1日4往復の木材・一般貨物運賃収入）：7億円<br>o 和歌山航路（3往復の運賃収入）：5億円<br>· 想定年間運航コスト：約16億円<br>o 大阪航路（高速船2隻の燃料費・人件費）：12億円<br>o 和歌山航路（3便縮小によるコスト削減）：4億円<br>· 【年間差し引き利益（グループ全体）】：約6億の黒字<br>【投資回収計画】<br>毎年6億円の安定した黒字を返済に充当徳島市の新焼却場建設費（200億円）早期償還に貢献 |

南海フェリー関連

| | タイトル | 意見等 |
|---|---|---|
| 4 | 南海フェリー存続 | 南海フェリー存続は徳島県、近畿地方においても重要だと思います。大阪も影響あると思いますので、大阪も国への要望存続に参加させるのも大事です。<br>災害時のみならず、もし有事になれば橋を壊されます。四国も徳島も孤立します。船航路の存続は四国民、県民にとっても生命線です!! |
| 5 | 南海フェリーを守ってください！ | 最近徳島好きっぷで南海フェリーを利用して２度ほど徳島県を観光させていただいた者です。<br>私は徳島県民ではありませんが実家が香川県に関係していることもあり、お遍路の航路が閉ざされるというのは他人事ではありません。<br>先月初めてフェリーに乗ったのですが、この航路の重要性、船旅の素晴らしさは一度乗っただけですぐに感じられました。<br>明石と鳴門の大橋では、このフェリーで味わえる感動は絶対経験出来ないと思います。<br>完全体での存続に少しでも貢献できないかと徳島側フェリーターミナルでお土産も沢山買いましたが、なんとかならないのかと思っている所へ、後藤田知事が来月本格的に和歌山側と協議するというニュースが報じられました。<br>本当にありがたい事です。　これを機会に徳島県一丸となってなんとか南海フェリーを完全存続していただけるよう何卒よろしくお願いします。<br>個人的には、今回の経営危機は５６７が原因なのだから、かつらぎの後継船は国が建造して南海フェリー側に無償で与えるという形でもいいと思います。　日本国にとって重要な航路なので、南海フェリー会社がどうにも出来ないなら国営化すべきような案件ではないでしょうか。 |