

小名浜港の目指すべき方向性(案)に対する県民意見一覧

整理番号	ページ	意見	県の考え
1	-	<p>小名浜港の持続的成長は、いわき市の雇用や人口確保の為に必要ですし、国際戦力バルク港湾に選定されてから、カーボンニュートラル港へ移行する意味でも重要だと考えます。近くには温泉、ゴルフ場、砂浜があり、方法によっては観光面でも大型クルーズ船寄港地としてポテンシャルがあるでしょう。</p> <p>さらに防災面では、小名浜港防波堤の早期完成は、漁業者や海運業者の産業の停滞を防ぎ、住民を守るための重要課題です。</p> <p>小名浜港整備を推進するためにも、ビジョン策定と陳情活動は重要だと思います。ただ、インフラ整備には時間がかかります。担い手不足や働き方改革の時代に突貫工事は出来ない為、創意工夫による作業の効率化、技術開発が必要となるでしょう。</p> <p>弊社が所属し、地元業者も多数参加している福島港湾空港建設協会、海上工事のスペシャリストが集まる日本埋立浚渫協会では、インフラ整備方法の技術や工程、積算等を含む施工計画立案に長けています。</p> <p>2030年、2050年を見据えた小名浜港のマスタープランを策定し、迅速に行動することが、いわき市、福島県さらには全国的にもメリットの多い日本の結節点として役割を担えると思います。</p>	<p>ご意見のとおり、小名浜港は観光面でのポテンシャルがあり、防災面での防波堤の早期完成は重要であるため、いただいたご意見もふまえ、今後検討してまいります。</p>
2	-	<p>3. 小名浜港及び周辺地域の現況特性の把握 10 小名浜港および周辺地域の現況特性の把握(まとめ) 現在の小名浜港が抱える問題点 ① 港湾をとりまく国内外の社会情勢の変化への対応 ② 現在の港湾施設に関する問題 (希望的意見) 小名浜道路の整備、国際クルーズ船の受け入れ、老朽化港湾施設の再開発を契機に、小名浜地区の魅力を最大限に引き出す大型コンベンションホールについて、将来的な構想を盛り込み、周辺施設を複合的に活用することで入込み客にも対応可能ないわき市の拠点地域を目指してほしい。</p> <p>これにより、今後到来するモーダルシフトを意識した都市設計を全国に先駆けて実現し、カーボンニュートラル課題解決に向けたエネルギー転換産業の最先端製品の展示、大災害に備えた住宅設備や介護自立支援用品、産業用ロボットなど、大ホール内での実演や体験を通じ、国内外に有益な情報を発信してほしい。</p> <p>同時に、イベントホールとしての機能も付帯し、人気アニメ、同人誌、コスプレ、水・陸ショー、屋内スポーツ・フラダンス競技、輸入品の展示販売など、各種催事も充実し、当該コンベンションホールの多様化と異文化交流を図れるものにしてほしい。</p>	<p>にぎわい・交流機能に関しては、各者から多くの要請が挙げられており、いただいたご意見もふまえ、今後検討してまいります。</p>
3	-	<p>① 石炭火力発電の動向 小名浜港の最大の貨物であります、国際的に石炭火力発電所への圧力が年々高まっています。石炭がなくなれば東港、6号、7号ふ頭は不要になります。又荷役業者の存続はできない可能性が高い。どの程度まで石炭貨物数量が減少するかで小名浜港の存在意義が問われます。</p> <p>② コンテナの動向 日本の三大船会社(日本郵船、商船三井、川崎汽船)のコンテナ部門が集約されOcean Network Expressになりました。各船会社でもコンテナ船の収益が悪化しているので新会社にした経緯があります。それ程コンテナの収益は悪いのです。ましてそれ以外の中小コンテナ船会社は各港での荷役料金を減額するよう圧力をかけているのが現状です。地方港コンテナ荷役で黒字になる会社は殆どない。荷役業者がどこまでコンテナ荷役をできるかが最大のポイントです。</p> <p>③ 木材の動向 小名浜港は木材専用岸壁が4バースありますが、ここ数年木材及び製材船の入港はありません。今後もこの傾向は続く可能性が高い。</p> <p>④ タンカーの動向 シーバース、内航船の棧橋は多いが最近の入港は極端に減少しています。石炭と同様石油を使う火力発電所が減少しているのが最大の要因です。今後増加する可能性は低いと思います。</p> <p>⑤ 木質ペレットの動向 ここ数年増加している貨物であり、二酸化炭素削減には有効な貨物です。今後も増加傾向にあると推察しています。</p> <p>⑥ 客船の動向 飛鳥IIがアクアマリンの東側(旧2-1、2-2バース)2度接岸したのは日本の寄港地では景観上いまでも語り草になっています。歓迎式もフラガール250名は圧巻であり、寄港地としては一番の評判がありました。現在は石炭や鉱石がある岸壁に接岸しているので、あまり感動しない。今後東港の石炭がなくなれば、東港が景観上は良いと思う。</p> <p>⑦ 鉱石類の動向 銅精鉱、亜鉛鉱等数量は少ないがこの程度で推移すると思われる。</p> <p>⑧ 水先人、曳船、通船の動向 船舶入出港の基幹であるが、通船は全国的に存続危機になっている。船舶の自動運転も今後進化する可能性が高いし、船舶に大型スラスターが装着した船舶が増加する傾向になっている。水先人及び曳船業務の縮小化が進むと推察している</p> <p>⑨ まとめ 石炭の動向が一番の要因ですが、縮小傾向になる可能性は高い。使用しない岸壁をどう利用できるかが最大の課題です。一般人への「いこいの場」程度の案しかありませんが、新規の貨物が増加する可能性がある場合には既存の岸壁を有効利用する。日本の人口もあと20年経過するとかなり減少しますので、貨物も比例して減少傾向になると思います。また港に従事する人も減少すると思われる。</p>	<p>ご意見のとおり、貨物の動向を踏まえ、検討していく必要があります。また、クルーズ船の受入れに関しては、各者から多くの要請が挙げられており、いただいたご意見もふまえ、今後検討してまいります。</p>

小名浜港の目指すべき方向性(案)に対する県民意見一覧

整理番号	ページ	意見	県の考え
4	30, 38, 39, 41	荷役機械の老朽化は、荷揚能力低下の他、故障等により、他港と比較し劣悪な小名浜港滞船状況を悪化させる要因となりますので、荷役機械・港湾設備の計画的更新をお願いいたします。効率的輸送のための喫水確保及び離岸時の安全確保のための定期的な浚渫工事による水深確保をお願いいたします。	ご意見のとおり、荷役機械や施設の適時適切な維持管理は必要であるため、いただいたご意見もふまえ、今後検討してまいります。
	35, 42	クルーズ船の寄港増加については、係留岸壁の利用企業への影響が懸念されますので、同寄港の都度、関係者との利用調整を実施願います。	いただいたご意見につきましては、今後の施設利用調整業務の参考とさせていただきます。
	41, 47	2024年問題及びCO2削減を目的として、コンテナターミナルの積極的利用を検討しております。航路拡大や寄港日数増加の他コンテナヤードの拡張をご検討願います。また、輸送コスト削減を図るためコンテナ船の往復活用を検討しておりますが、小名浜港にはコンテナ洗浄設備がないため、効率的輸送実現に必要なコンテナ洗浄機能設置をご検討願います。	ご意見のとおり、コンテナターミナルの機能強化に関しては、各者から多くの要請が挙げられており、いただいたご意見もふまえ、今後検討してまいります。
	41	鉛製品を効率的に扱うための対応（大型船への対応）について、鉛製品だけではなく化学薬品もその対象として主要課題に追加頂くべくご検討願います。	ご意見をふまえ、化学薬品の大型船への対応も主要課題と捉え、今後検討してまいります。
5	-	<p>○小名浜港におけるCNP 構想を水素・アンモニアを主体に実現していくという考え方は、長期構想としては正しいと考えるも、近接港が補助金・具体的な計画策定なども含め先行していること、小名浜港周辺で明確な需要が見込まれない事、小名浜に興味を示す大手企業（大資本）が見つからないこと、水素・アンモニア利用には引き続き技術的な問題も残っているとことから、（飽くまで当方理解であるが）現実的、具体的なシナリオ策定がより難しくなっている状況と考える。</p> <p>○そこで、CNP 構想を推進していくうえで、バイオ燃料（廃食油を原料とした精製油と石油系燃料の混合物）を検討材料に加えることを提言したい。バイオ燃料の利用でより現実的、具体的なシナリオ策定が容易になると考える。例えばバイオ燃料を中核に将来の水素・アンモニアの世界への「つなぎ」として早急にカーボンニュートラル実現に向けて施策を打ち内外にアピールするということも可能と考える。</p> <p>○バイオ燃料は既に国際的な流通商品になっている。国の施策としてはSAF（バイオ航空燃料）ばかりが目立っているが、SAF と競合しないバイオ燃料も生産が可能。又小名浜地区はバイオ燃料の利用に關し以下の様な日本で有数の優位な特性を持っている港湾と考える。</p> <ul style="list-style-type: none"> - バイオ燃料を輸送（輸入・国内転送）・受け入れ・貯蔵が可能な様々な港湾設備が既設である。 - 近隣にバイオ燃料を燃焼できると想定される発電所がある。 - 港湾周辺ではバルク運搬のトラック用などのディーゼル燃料の需要は旺盛であり、代替となるバイオ燃料（B05：バイオ燃料を5%混合した軽油）の利用も十分期待でき給油体制も整う基盤がある。 - 大型船舶から漁船まで船舶燃料の需要創出が可能である。 - 既存燃料からバイオ燃料への転換は、最低限の設備の改良で可能である。 <p>○又、日本ではまだ小規模地域でのシステムしか確立されてないが、家庭・事業所などから出る廃油を回収し、バイオ燃料に転換し、発電・輸送に使用するという地域循環を構想することも可能。（地域循環まで想定できるようになれば、SAF を含めた生産工場の立地なども視野にはいるのではないかと）</p> <p>○但しバイオ燃料は現時点では割高であること、軽油税との絡みで課税対象になることなど推進を加速できてない事情も多くある。県/市/地元企業がこの辺の問題を解決していく道筋を議論することは無駄ではないと考える。（「バイオ燃料特区」「バイオ燃料タウン創生」のようなかたちで国の支援など受けられないだろうか。。）</p>	ご意見をふまえ、バイオ燃料への対応も港湾利用者からのニーズとして捉え、今後検討してまいります。
6	-	<p>小名浜漁港区において、以前からの懸案であります大型漁船の入出港は、航路幅、水深に問題のある三崎航路のみの運用になっており、これらの課題を解決するにはまだまだ時間を要するとの回答を示されております。現在の漁業界においては、操業の安全性、効率性を重視した中での漁船建造が進められていることから、船舶の大型化は必須であり、これら観点からも早期の問題解決が望まれます。</p> <p>また、漁港内での魚市場運営、水産加工業者等の加工、鮮魚出荷事業におきましては、本年、10月に竣工しました小名浜荷捌き・加工流通倉庫の共用開始に伴い、海水需要がさらに増加されるものと予想されます。現状、小名浜漁港区においては、魚市場では一号埠頭先端からの海水取水を実施しておりますが、令和3年6月改正された漁港における衛生管理基準において、漁港での衛生管理対策（適正な水利用）について一層強力な取組みが必要されており、早急な行動が必要と考えます。</p> <p>このような中、平成27年3月から稼働しております小名浜冷凍冷蔵工場においては、福島県水産海洋研究センター等が取水しておりました外洋水の一部利用を求めてましたが叶わず、やむなく工場前からの海水取水で運営しております。漁港区は生活排水が多く流入しているため非常に水質が悪く、水産加工業を維持するには紫外線殺菌・次亜塩素酸ナトリウム添加水を利用している生産活動を余儀なくされており、常に水質に不安を抱きながらの工場運営を継続しており、水質の良い外洋水利用を強く求めてまいりました。</p> <p>さらに、今般、共用開始しました小名浜荷捌き・加工流通倉庫利用者は、地球温暖化の影響により海水温上昇が進んでいることで、市内各漁港へ水揚げされる伊勢エビの漁獲量が年々増加しており、これら新規魚種を活魚として取扱うことで、付加価値向上に繋がり、水揚額及び取扱額の増加を期待しています。加えて、市内観光の柱である「アクアマリンふくしま」は県内外から魚・海を楽しく学ぶため、多くの小中高生、観光客が訪れる小名浜港のシンボルであると同時に、大量の清浄海水を必要とする水族館です。その心臓部でもある清浄海水供給施設は経年の使用から、その供給体制、維持管理に不安も想定されておることから、新たな外洋水導入は喫緊の課題です、その必要性を強く要望します。</p> <p>このように、漁業、水産業の現場は自然環境の変化に伴い、取扱う魚種、流通に向けた生産方法を変化させ対応しております。また、小名浜港を取り巻く環境は正に海と一体で存在します。以上、よろしく願います。</p>	ご意見のとおり、三崎航路の大型漁船への対応は必要であるため、いただいたご意見もふまえ、今後検討してまいります。海水需要については、今後の取組の参考とさせていただきます。