

今治港ビジョン・デザイン検討委員会

第三回 委員会 議事録 概要

1 日時 : 平成 26 年 2 月 27 日 (木) 午後 3 時 00 分～午後 5 時 00 分

2 場所 : 今治国際ホテル 2 階 クリスタルホール

3 出席者 :

【委員】(26 名, 順不同, 敬称は省略)

金近 忠彦	森 敏明	池田 弘子
柏谷 増男	鈴木 茂	森 伸一郎
村上 景一	大澤 宅也 (代理)	赤尾 宣宏
本田 忠志 (代理)	森 恒雄	丹下 貴啓
渡邊 小百合	河上 貴之 (代理)	種村 誠之 (代理)
嶋倉 康夫	栗谷 美則	延本 郁典
玉井 秀昌	栗原 明彦	長野 和幸
渡辺 英徳	胡井 裕志	檜垣 達哉
豊嶋 博	阿部 宏	

【幹事長及び部会長】(3 名, 順不同, 敬称は省略)

香川 泰良	上羽 博人	甲斐 朋香
-------	-------	-------

【事務局】(16 名)

海野 敦	高橋 健和	池田 忠継
中濱 和人	曾我部 通	北村 則男
山本 晋輔	若宮 浩	重松 義文
細見 博也	越智 浩	村上 留実
赤瀬 貴弘	織田 将秀	中村 平
廣瀬 正直		

4 欠席者 : (2 名, 順不同, 敬称は省略)

原 映子	河野 義光
------	-------

5 開会等

➤ 開会

➤ 委員の紹介

(委員名簿のとおり)

➤ 委員長あいさつ

委員長 : (あいさつ)

6 議事

➤ 資料説明

事務局 : (資料説明)

部会長 : (内港まちづくり部会 討議の報告)
(内・外貿物流部会 討議の報告)
(防災対策部会 討議の報告)

幹事長 : (幹事会 討議の報告)

➤ 討議

A委員 : それぞれの専門部会に分かれて、テーマごとに既存のデータや市民・企業アンケート調査も踏まえ、充実した検討と方向性が出されています。基本的には富田地区は国際コンテナに対応し、蔵敷・鳥生地区は国内物流に対応した整備をしていく。今治地区については、交流・観光機能としてゾーン分けしており、「Resilient Port Imabari」というコンセプトのもと充実した計画であると思います。この後背地に大規模な加工団地のようなものを設けて、企業を誘致するようなことも考えられるが、実際の企業のニーズに対応したプランになっていると思います。

ぜひ進めていただきたいのが、内港まちづくり部会との関係です。今治地区は歴史文化や国際競争力を持った産業がありますが、この地区の歴史文化をまとまって学習するところがあまりないと思います。例えば塩田、造船に関わるこの地域での発展の歴史や海運業のノウハウがあると思います。よく観光というのは交流であると言われますが、もう1つ学習という機能がありますので、そういう機能をこのプランの中に盛り込んでいただきたい。この地域の国際競争力を持った産業の歴史、魅力というものを勉強することで、この地域から次の産業を担うような人材が育ってくるような仕組みを期待したいと思います。

委員長 : 歴史文化を学習する施設は資料にないと思いますが、何かありましたら補足をお願いします

事務局 : 歴史、産業、文化などオール今治を学べるような場所というのは必要であると感じています。何かうまく入れられるようにして、最後報告させていただきます。

B委員 : この提言書は、さまざまな方面から具体的な検討を加えており、いい検

討ができています。今治港の直面する状況は大変厳しいことが改めて分かりますが、厳しい状況が今後ずっと続くわけではなく、これから社会情勢が大きくいろいろな面で変化していくことがありますので、そういう中で港の構成、発展にチャンスがあるときには機動的に動く。そのために、行政、産業界、運輸業界が一体となって、勉強会あるいは研究会を常に続けてアンテナを張ってほしいと思います。

フェリーが非常に少なくなり、今治港の取扱量が減っていますが、フェリーの荷物はおそらくトラックに移っています。高頻度輸送によって付加価値が高くなります。それがトラック輸送の人件費の増加を上回る開発利益があったからトラックにシフトしていったと思うのです。しかし今後は少子高齢化になっていきますから人件費は持続的に必ず上がっていきます。それに対して、その人件費の増加を上回るような新しい物流システムが常に革新されていくかといったら、必ずしもそうはならない。そうすると、フェリーがまた復活してくるという可能性もあり得ると思います。非常に短期の細かい話では、M港はものすごく取扱高が増えていますが、これは港湾料金の取り方がイコールフィッティングではない。もっと小さい港であればM港はあの料金でよかったのですが、これだけの港になっても昔の小規模港の費用に据え置いていることが、M港に荷物が集まる状況になっていると思うので、このことが是正されていけば、今治港にもチャンスがあると思います。観光において、何万トンという大型クルーズ船の寄港は恐らく難しいと思います。しかし3,000トン、4,000トンクラスは、検討の可能性があると思います。旅行業界の動向を見ると、徐々に日本人もクルーズ旅行を始めていますので、チャンスが出てくるのではないかと思います。

いずれにせよ、大変現状は厳しいですが、将来に全く希望がないわけではないので、常に社会の変化をキャッチして、港の発展に繋げていくよう、皆さん方で研究、勉強を絶えず行っていただきたいと思います。

委員長

：今は厳しいですが、Resilienceの言葉にあるように、回復の可能性はあり、特にクルーズとかフェリーの復活もあり得るのではないかとということで、希望を持って頑張れということでした。港湾コストの是正の話で、M港のご意見がありましたらお願いします。

事務局

：M港の港湾運送事業は特例措置ということですが、コスト面においてもできる限り他港との競争ではないですが、時代に合わせた形で柔軟に対応していきたいと考えています。

C委員

：「次世代へ」というのは1つのキーワードだと思います。私自身は進水式に子供の頃2回行った記憶がありますが、自分の子供を連れて行ってないし、孫を連れて行くにも情報がない。昔は海が近かったのに、最近はまだ

り聞かないなと思います。Resilient ですが、私なりには、しぶとさというか、しぶといというのが Resilient という意味だと思います。今治港は災害でいうと、今回大規模地震で瀬戸内海から水が入ってくるということが分かり、歴史的にもあったみたいだということが分かったりして、科学的な好奇心や社会的な好奇心を惹起させることによって、この凝り固まった頭をいっぺんときほぐしてみる、あるいは次世代に近づいてもらうことが大事だと思いました。

委員長 : ありがとうございます。今回は、できるだけ多くの方からご意見をいただきたいと思います。

D委員 : 今治港再開発の中で、豪華クルーズ船を今治港へ着きたい。みなと交流センターができるあの港へ着きたい。1,000人、1,500人のお客さんが来られて、中心商店街も潤うし、やはり活性化に一番繋がる近道であると思います。クルーズ船の寄港が、経済界にとって一番大きなテーマであります。15年前に開通したしまなみ海道から続く高速道路において、今治 IC から湯ノ浦 IC までの 10 km 余りの区間に多大な時間をかけていたら全然世の中が変わってしまうし、話にならない。経済界というのは、ここが勝負で仕事をしている部分が非常に強いです。ここで決断をし、ここで物事をやっています。この港の話は、いつできるか、何がどうなっていくか分からないというのが正直な感想です。何とかスピーディーに物事が進めていただきたいというのが一番大きな願いです。

委員長 : 大型クルーズ船を今治商店街のある今治地区に着きたいということでした。高速道路について何か情報がありましたらお願いします。

事務局 : 今治小松自動車道については、国土交通省に何度もお願いしています。ただし、政権交代、埋蔵文化財などにより非常に難渋していました。やっと前に前にというところまでできており、湯ノ浦 IC から朝倉 IC までは先が見えてきました。既にトンネル・橋梁などの工事に着手しており、そんなに遠くはないと思います。また、朝倉 IC から今治 IC までの区間は、用地買収できていないことはありますが、少しばかり加速され安倍政権によりやってもらえるものと確信しています。もちろん、経済状況などいろいろな要素がありますが、これからも粘り強く交渉していきます。そして1日も早くという思いです。

委員長 : ありがとうございます。安倍政権により、加速されるのではないかと期待が抱かれるということです。

E委員 : 提言は各分野の専門家の意見が盛り込まれた立派なものだと思いますが、何点か質問があります。

産業の動向は、四国なり愛媛なりの経済指標を盛り込むべきではないかと思います。

2点目は、上位計画の概要について。例えばみなと再生計画は、にぎわいや交流を生み出すことを目的としており、計画策定から5年経っていますが、どういう形で計画がつくられ、結果的にどうなったのかという検証を入れ込んだほうがより充実した計画になるのではないかと感じました。

3つ目は港を拠点とした「にぎわい」と「ときめき」の回復の中に離島航路の維持存続とあります。しまなみ海道ができ一体感がある中で、離島航路と言い続けることに違和感があります。

最後の1点は、クルーズ船寄港関連です。クルーズで観光振興という視点は非常にいいと思います。今治地域では、ここに挙げられている四阪島とか小島以外にもいろいろ資源があります。例えば、今治のラヂウム温泉、波止浜どっくの2号ドック辺りは非常に近代化遺産として評価の高いところ。それ以外にもいろいろありますので、再発掘され活用した地域の誇り創出と言いますか、観光に力を入れたらいいのではないかと思います。

四阪島は軍艦島という以外に日暮別邸という住友家の別邸があります。100年ぐらい経っていると思いますが、西洋仕立てのいい建物がありますので、注目してみてください。

委員長

: ありがとうございます。それぞれ修正、追加したいと思います。離島航路という言葉についてどうですか。

F委員

: みなと再生計画は、物流形態が変わりフェリーが抜港され、離島航路しか残っていない状況の中にぎわいを持たせるため、これまでの施設を生かした形で港に人がにぎわい、市街地と結び付けるという目的で策定しました。交流人口が増加する施策として「みなと交流センター」を核の1つとして建設し、その周辺には緑地や水際を散策できるプロムナード的な、あるいはイベントができるような空間を整備します。ようやく平成25年度から事業が始まり、平成27年度に一部形が見られる状況です。

離島航路について。内港まちづくり、内・外貿物流機能および防災機能において、ハードルは高いですが、フェリーの復活は、今治港にとって大きなテーマであると考えています。災害の場合、今治市は周辺の島しょ部を抱えています。そういう中で防災拠点としての機能も必要であります。また観光資源としてしまなみ海道、島しょ部の景観があります。それらを含めた形で離島航路という表現をしていると思います。

地域資源の活用についてです。四阪島、文化遺産、産業遺産はにぎわい、交流の資源としては活用していくべきと思います。

委員長

: ありがとうございます。せっかくの機会ですので、どんどん意見をいただきたいと思います。

G委員

: 離島航路について。まだ橋の架かっていない島があり、ますます少子高齢化が進んでいます。島内の病院では施設が十分ではないため、今治市内

または尾道の方面へ通っています。そういう交通弱者と言われる人たちをどう救うかということが、航路維持の大きな問題です。また離島航路の利用者は、通勤、通学の人たち、それから島しょ部にある造船所および関連事業へ勤める人たちと幅が広いので、採算的には助成がなければ運航できないですが、必要な航路であると思います。

委員長 : 離島航路は、観光などだけではなく生活のための航路であり、交通弱者の問題に対応していかなければならないということです。

H委員 : 現状の把握とこれからの目指すべき方針というものが出たのですが、これは大変なお金と時間がかかります。そして、その目標に向かって努力しても近隣の港に勝ったものができるのかということは、大変疑問です。今治港が他の地区より勝ったものが実現するのかと考えたときに、観光であると思います。しまなみ海道の利用、クルージングの実現、サイクリングの活用、それから産業観光。いわゆる造船、タオル、島の採石、そういったものを生かした他の地区に負けない取組みをすればいいと思います。

委員長 : 港湾の競争力は、ある意味で産業の競争力であります。今治港にしかないものに力を入れていくということだったと思います。

I委員 : クルーズ客船を運航している船会社は、常に新しい行き先とか目新しいオプションツアーというものを探しているようです。せっかくですので、各船会社が運航しているオプションツアーについて少し分析されてはどうでしょうか。恐らく観光地に無料のシャトルバスを送り込んで回遊し、名物を食べるツアーが大部分だと思いますが、やはり地元の特徴が重要です。先ほどしまなみ海道の話があり、造船も資源としてありますので、独自のオプションツアーをつくり、それを売り込んでいくと誘致できる確率がかなり上がるのではないかと思います。

いろいろやるべき内容が書かれていますので、それぞれ準備をして進めていただきたいと思います。

委員長 : ありがとうございます。

J委員 : 子供の読み聞かせなどを「みなと交流センター」でおこなう提案がありますので、積極的に取り入れていただきたいと思います。

また、資料の中には知らないことがたくさんあります。こういった情報を積極的に発信していくことにより、今治の人たちが今治にはこんないいところがあるということを再発見できると思います。

クルーズの話ですが、例えば、ハリウッドスターなどがクルーズ船に乗って来ると、マスコミが全世界に発信することも考えられます。そういったところも狙って活用していくことを考えていけば、非常にいいのではないかと思います。

委員長 : ありがとうございます。

K委員 : 提言書を実行していくのは、市民力ではないかと思います。最大限の市民力のネットワークとフットワークでまちが元気になり、港を中心にますますにぎわってほしいのですが、この基本理念の「Resilient Port Imabari」が、ハツラツさ、しなやかさ、回復力ということで非常にいいのですが、いまひとつ説明しにくい。基本理念をかみ砕いた表現でしてもらえたら、次世代にも伝えていくという意味で子どもにもこんな港づくり、まちづくりを目指しているということが説明しやすいと思いますし、新しいものではなく今ある資源を最大限活用していけたらいいと思います。B委員が言われた「現状が厳しいけれども、全く光がないわけではない」を希望として、できることからコツコツとやっていけば365日動き続ける港になるとと思います。

委員長 : ありがとうございます。Resilient はしぶといということです。しぶとい今治ということです。

L委員 : 「瀬戸内しまのわ 2014」、えひめ国体、オリンピックを契機にたくさんの観光客が来られると思います。その時、民間に後押しできるようなものを企画し、この行動計画が多くの人に見られる仕組みをつくっていただきたいと思います。

委員長 : ありがとうございます。時間がなくなってきましたので、ご意見がありましたらお願いします。

M委員 : クルーズ船が接岸する場合、蔵敷地区か富田地区に着くと思いますが、蔵敷ではバラ積みの鋼材、富田であればコンテナがあり、景観的に問題があると思います。今治のできるだけ街に近い以前フェリーが着いていた施設を整備し、クルーズ船が街の近くに接岸して多くの人が中心市街地に行くようになればと思います。

N委員 : フェリーについて。現在フェリーが出ているのはT港。それとN港から関西方面へでています。今治港にフェリーの復活と言われてもそう簡単には来られない状況であります。

それともう1点、防災の関係ですが、あくまで防災という視点での議論が多いですが、防災と減災という視点がいるのではないのでしょうか。段階的には減災が必要ではないかという感じがします。

委員長 : 確かに資料の中で減災というのは、あまり見当たらないように思います。政府でも防災だけではなくて減災について、ソフトとハードということで取り組んでいます。必要な修正をしていただきたいと思います。

それでは時間ですので、このあたりで閉めたいと思います。私のほうで簡単にまとめさせていただきます。

内港のまちづくりは、フェリーの寄港再開、クルーズ船の誘致といった

ことが今後のメインテーマであると思います。その中で、いろいろ活用すべきものとして今治の特徴である魚介類、歴史と文化をもっと生かす。塩、造船、海運とか、今治の一番歴史的なベースになっているものを、次世代に伝えていくような視点も必要ということです。また四阪島などを産業遺産として活用して、まちづくりの資産として使えるのではないかとということが指摘されています。

内・外貨物流は、地域の産業を支援するという観点で、産業の集積を図っていく。あるいは研究開発を誘致をして、今後産業クラスターを形成していくという視点が大事です。港だけではなく、背後地の産業との連携をおこなっていく。それから戦略特区と言われているものに名乗りを上げたらどうかという提案もされていたと思います。このようなことを今後も検討していかなければならないし、B委員が言われたように、勉強や研究を続けてフェリー復活を目指してやっていくべきです。

防災対策は、ハードとソフト。防災だけではなく減災も大事です。それから離島について。とにかく離島にいる方の生活インフラとして交通弱者という立場から対応していかなければならないということです。それと災害時には情報伝達ということが一番大事なので、書式ということで例が出ていますが、これをいかに災害時にうまくやっていくかということが指摘されております。

以上のようなことを踏まえ、最終的なまとめをさせていただきたいと思います。まとめにつきましては、委員長のほうに一任ということでさせていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

(出席者拍手)

ありがとうございます。それでは委員長一任ということで、事務局と相談し、まとめさせていただきたいと思います。

最後に、今は提言案となっていますが、今治港ビジョン・デザインに対する提言書としてまとめさせていただき、提出いたしたいと思います。そして、今後の今治港の港湾計画、さらには港まちづくりに活用していただけますようお願いいたしまして、進行を終わらせていただきます。

7 港湾管理者あいさつ

今治市長 : (あいさつ)

8 閉会

事務局 : (あいさつ)

午後 5 時 00 分 閉会