

意見公募(パブリックコメント)で提出された意見の全文

整理番号	パブコメ資料のページ番号	提出された意見の全文
1	全体	<p>「小名浜港長期構想」について、たまたま県ホームページをみてパブリックコメントの募集を知りましたが、こうした検討委員会の開催や空間利用の検討が行われていること自体が分かりませんでした。関係会社のみならず各会社や市民全般へ広く周知され、公募も分かりやすく公開されることが必要ではないかと思えます。(例えば、新聞広告、回覧、テレビ・ネット配信など)</p> <p>小名浜東港の開発についても、地元として橋ができていく様子は認識していましたが、何ができるのか、どう利用されるのかが分かりませんでした。</p> <p>震災以降の小名浜港湾の復興は、重要な課題であると思えます。復興と長期構想による開発のあり方を地域公聴会などで説明される場も必要ではないかと思えます。よろしくお願ひします。</p>
2	8,9	<p>今後の対応策の1つとして多様な親水空間の創出を挙げ、東港地区での対応を例示しているが、物流拠点でもあり具体的な利用イメージが分からない。外郭施設の完成後に、東港地区はどのように空間利用される可能性があるのか、何らかのメッセージがほしい。</p>
3	-	<p>★意見の対象箇所</p> <p>3. 小名浜港の目指すべき方向性を実現するうえでの課題と対応</p> <p>(1) 船舶の大型化に対応する国際物流ターミナル機能の確保及び強化</p> <p>①東港地区における国際物流ターミナル機能の確保。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・外郭施設の整備や大水深岸壁、荷役機械の確保。</li> </ul> <p>②東港地区における国際物流ターミナル機能の強化。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物量の増加に対応した大水深岸壁や荷役機械及び用地の確保。</li> </ul> <p>★意見の概要</p> <p>「外郭施設の整備」並びに「用地」の確保では、どのような手法で対応するか曖昧で、既に計画された東港ではありますが、具体的に『東港の埠頭増設による』と表現すべきです。</p> <p>★意見の理由</p> <p>昭和60年代に策定された港湾計画書で東港はコの字型の計画(破線でEの字型の構想)でありましたが、公共事業評価により見直しを強いられ現在の縮小された形状になった事実があります。しかし東京以北の東日本の港湾においては、地理的に経済的に整備できる港湾は少なく、仮にできたとしても地理的要因からも、経済的なストック効果が薄いものと推測されます。</p> <p>よって現在の社会情勢に鑑み、縮小したことを再度精査したうえで、現計画をリセットすることで、船舶の大型化並びに国際物流ターミナル機能確保に対処できます。</p>
4	基本的事項	<p>1 グローバルな環境変化を反映していない!</p> <p>①地球温暖化対策が急務となっている状況の中で、CO<sub>2</sub>排出量の多い石炭輸入が増加することはないのではないか。消極的であった米国・中国さえもパリ議定書を批准に向かっていく現実を承知していないのか。(・・・未公表・・・)福島原発事故を受けて、ある面緊急避難的に勿来発電所・広野発電所での石炭火力が可能となった。今後、小名浜港のメイン貨物量として石炭重視での整備計画は必要ないと思う。</p> <p>②石炭以外の資源国は、今後、急速に国内経済発展を推進する傾向にあり、鉱物資源に価値を付加するため、精錬等の工業化を図ることは自明であり、小名浜港臨海部に立地する装置産業の斜陽が想定できる状況で、バラ貨物量の増加は見込めず、岸壁及び野積場の整備は必要ないものとする。</p> <p>③BRICの成長鈍化に象徴されるようにグローバル経済は停滞局面、日本も国内人口減少を踏まえれば、数十年前から大量生産大量消費時代は過去の話であり、その中でバラ貨物が増加すると本当に考えているのか。そう思って港湾計画を策定しているのであれば、策定者は狂気としか思えない。</p> <p>④企業はオフバランス会計を強化しており、在庫を極力圧縮する傾向を強めており、大型船舶で大量購入を避ける傾向がある中で、東港整備で膨大な野積場・関連用地の必要性があるのか疑問である。</p> <p>⑤世界的船腹が過剰な状況の中で、大型船舶の投入が増大するとも思えないし、上記④を考えた大水深バース整備の必要性は疑問である、港湾計画策定の基礎資料である、船腹情報も開示すべきではないか。</p>

意見公募(パブリックコメント)で提出された意見の全文

整理番号	パブコメ資料のページ番号	提出された意見の全文
		<p>2 本当に小名浜港背後圏の立地企業のヒアリングは実施したのか疑問！</p> <p>①（・・・未公表・・・。）直背後の企業が原材料としてバラ貨物輸入を行わない現実をどう観ているのか。即ち、今回の港湾計画策定で最重要な背後圏立地企業の将来需要調査を精査しない中で、整備ありきの港湾整備計画を策定しているのは、問題ではないか。</p> <p>②（・・・未公表・・・。）</p> <p>③コンテナ貨物についても、航路の利便性を考えると福島県の港湾が不利であることは自明である。200KM圏内に京浜港、本県西部は新潟港（釜山TS）や北部は仙台港（北米・釜山フィーダー・京浜フィーダー）など他港に対抗できない地政的に不利な状況を承知して、利用貨物量の積算しているのであれば、狂気の一言である。</p> <p>④（・・・未公表・・・。）東港を利用するとは思えないが如何か。仮に利用したと想定した場合、6号埠頭・7号埠頭背後の専用ヤードの跡利用をどう考えているのか。</p> <p>⑤今回の整備計画策定に際して、産業政策を担当している部局との調整を行っているのか疑問である。直近の工業開発条例に基づき商工労働部が策定した計画では、背後圏の大規模工業団地開発はないと認識しているが、このような状況でバラ貨物が増加するとは考えられないと思うが。</p> <p>3 費用対効果分析は行っているのか！</p> <p>①小名浜港開港以来、巨額な国費・県費及びユーザー企業のコストを投入して整備し、現在の港勢を拡大してきたが、地域経済・税収にどの程度貢献してきたのか、今後どの程度貢献していくのか、収支計画書を併せて呈示する必要があるのではないかと。小名浜港の見える化を是非、行っていただきたい。</p> <p>②総務省の指導もあり地方公共団体に公会計制度導入（一般企業並みの貸借対照表までではないが）後、港湾特別会計も連結した場合に、財政悪化が懸念されるが。</p> <p>4 港湾コスト削減に向けた港湾経営計画も併記すべきではないか！</p> <p>①小名浜港の運営主体は、県・小名浜埠頭・小名浜石油埠頭などが並立しており、一元化しては如何か。</p> <p>県及びバラ貨物ユーザー・港湾運送業者が大同合併し、経営会社を設置し、不要な経費削減化し、効率運営により港湾利用コスト削減で利用企業の物流コスト削減に寄与してはどうか。</p> <p>②過去に地元紙で掲載された相馬港・完全機械化の構想計画があったが、東港に導入してはどうか。その前段階として上記①を早期に実施しては如何か。</p> <p>5 大型量販店進出で臨港道路の物流導線の安全確保策は！</p> <p>①今後、大型量販店の立地、リクレーションゾーン等で一般人の臨港道路交通量、大幅増加対策も急務と思うが、その安全対策を万全に講じる必要を考えるが、どのように計画しているのか。</p> <p>6 臨港型工場誘致を推進すべきと思うが！</p> <p>①藤原埠頭に臨海型工場誘致を真剣に検討しては如何か。広大な埠頭用地を活用することで雇用確保も可能と思うが。依然、本県が積極的に推進している再生可能エネルギー・風力発電の製造メーカー等を。</p>
5	総論	<p>2012年12月27日に安倍首相は世界に向けてコメントした。国内では1社を除き報道されなかったのが知らない人々もおられるだろう。それは「セキュリティ・ダイヤモンド構想」と云われている。主に太平洋側を整備していく国家戦略である。それらと整合性を合わせた方向ならば比較的スムーズに事は運ぶのではないだろうか？</p>
6	P-10 P-15	<p>小名浜港は商用港として発展してきましたが、最近「水族館」や「商業・飲食施設」などの観光施設としての役割も担うようになりました。こうした中で、埠頭など施設利用スペースの整備や切り分けが必要と考えます。</p> <p>構想案にもありますとおり、目的エリアごとの開発が盛り込まれていますが、現実的には渾然一体となった埠頭や用地の利用がなされ、そのための制約（埠頭利用制限や環境設備の必要性など）が起り得ると感じています。</p> <p>埠頭・港湾用地などの利用品目区分を具体的に明確化し、目的エリアごとに、効率的かつ経済的に利用できる開発を期待しています。</p>

意見公募(パブリックコメント)で提出された意見の全文

整理番号	パブコメ資料のページ番号	提出された意見の全文
7	-	<p>小名浜港の将来像について、分かりやすい資料をご提供いただき感謝申し上げます。小名浜港が今以上に安全かつ魅力ある港として存続していくことを期待しています。現在小名浜港建設中の東港と陸側を結ぶ橋梁は、とても美しく、将来小名浜港のシンボルのような存在になることを期待しており、市民からも親しまれるような存在になれば良いと思っております。</p> <p>一方で、資料のP2、4、7から推察するに、この橋梁は東港の野積場から陸側へのトラック輸送に利用されるものと理解しており、市民の安全確保の観点からは市民が本橋梁に日常的に出入りできるようにすることは、難しいのではないかと思っております。また、橋梁を歩く際に例えば石炭を積んだトラックが中断なく通過しているのでは、「親しみ」や「憩い」とはかけ離れたものとなるのではないかと思います。</p> <p>ひとつ提案させていただきたいのですが、できれば年に1回でも(例えば花火大会のとき)、トラックの通行を止めて、市民に橋梁を開放する。その時だけは、市民は橋梁に立ち入ることができるということにさせていただけると良いのではないかと思っております。市民からも親しまれ、できれば県外の方々も惹きつける魅力ある小名浜港になるため、是非ご検討いただきたく、お願いいたします。</p>
8	14, 15	<p>交流拠点としての小名浜港近隣には国内外へ広く発信できる観光資源が乏しい。一方、物流拠点としては国際ターミナル機能の確保と強化を標榜しているが、港全体でのふ頭利用再編後の具体的な戦略、イメージがない。交流拠点と物流拠点をぶつ切りにするのではなく、もう少し両拠点を融合させるような、小名浜港ならではの将来像というものを示してほしい。</p> <p>福島県が取り組もうとしている再生可能エネルギー導入や水素社会実現というテーマと小名浜港の将来について、交流拠点という視点も考慮した力強いメッセージを検討してほしい。</p>
9	P-2 P-4 P-6 P-10 P-11	<p>長期構想の目玉の一つである小名浜東港は、国際バルク戦略港湾として石炭などの輸入・二次輸送を行う構想となっておりますが、いわき市が過去には石炭産業の一大地域であったことを踏まえ、企業利用のみならず近隣地元の大学等を含めた、いわゆる産学一体となった石炭等鉱物の研究施設を設けてはどうかと思われま。</p> <p>学校等の視察・見学の場、学術的な研修や会議の場などとしての利用により、地元のPRを含めた知的空間の創造が持続的な地域発展に寄与するものと思料します。</p> <p>また、物流拠点としては近郊道路の整備・拡充はもちろんですが、港湾や物資を利用する企業誘致を一体とした政策やPRが肝要であると思っておりますので、ご一考ください。</p>
10	6  9 10 14 その他	<p>早く安くコンテナを入れ出しできる港の整備と、陸送を含めた物流の仕組みが必要と思う。</p> <p>原発の影響で、工業原料以外に上げ難い港になっているので、モノではなくヒトを入れる窓口になると良いと思う。</p> <p>2～3号埠頭間を親水空間として開放整備</p> <p>港湾エリアでのWi-Fi機器の設置による環境整備の充実</p> <p>マリーナの再建場所は1～3号埠頭間ではでは考えられないか</p> <p>漁港区の利活用を港の賑わい創出に役立ててはどうか</p> <p>大型客船を2号埠頭に入港、接岸できるよう、航路の見直しを考えてほしい。</p>