

清水港長期構想検討委員会 第2回委員会

日時：平成31年2月6日（水）

13：29～15：59

場所：静岡県庁別館8階

第一会議室 B・C

1. 開 会

○事務局（池田） それでは、おそろいになりましたので、ただいまより清水港長期構想検討委員会第2回委員会を開催いたします。

委員の皆様におかれましては、お忙しいところ御出席くださいますようお願い申し上げます。

議事に入るまで進行を務めさせていただきます。

まず初めに、本日の配付資料を確認させていただきます。

上から、議事次第、委員の出席者名簿、配席図。それから、前回の1回目の委員会でご承認いただきました「設置要綱」です。

資料です。資料-1と書いていますA4横長のもので、1回目の委員会の意見と対応方針、資料-2はA4横長のもので、本日2回目の委員会の説明資料です。参考資料として、参考資料-1は第1回目の委員会の議事録、参考資料-2は第1回目の委員会の説明資料でございます。

おそろいでしょうか。不足がございましたら、事務局までお申しつけください。

なお、本委員会は公開としております。一般傍聴及び報道機関の皆様には同じ資料を配付させていただきます。

続きまして、今回は3回の委員会のうち2回目でございますので、港湾管理者、それから委員長などの御挨拶は割愛させていただきます。委員の御紹介につきましても、名簿、配席図をもって紹介にかえさせていただきます。御了承のほどよろしく申し上げます。

それでは、早速ですが議事に入らせていただきます。

以降の議事進行につきましては、委員長をお願いいたします。

須野原委員長、よろしく申し上げます。

2. 議 事

○須野原委員長　それでは議事に入りたいと思います。

議事の進め方でございますけれども、お手元にお配りしてございます資料－2「清水港長期構想検討委員会－第2回委員会 説明資料－」の表紙を1枚めくっていただきたいと思います。目次をごらんいただきますと、1. 清水港長期構想についてから6. 地区別将来利用イメージまでございますけれども、全体を通しまして一括して事務局より説明していただきまして、その後、皆様からの御意見、御質問を伺えたらと思っています。

なお、時間の都合上、資料－1「清水港長期構想検討委員会－第1回委員会の主要意見と対応方針－」につきましては配付のみとさせていただきますけれども、第1回の意見はこれから事務局から説明がある資料－2に反映しておりますので、説明とあわせてごらんいただければと思います。

それでは、事務局から資料の説明をお願いいたします。

○事務局（深津）　静岡県港湾局港湾企画課の深津といいます。私から、本日の議題であります資料－2について説明させていただきます。

パワーポイントのスクリーンがちょっと遠い関係で、紙をベースに見ていただきつつ、補足で説明があるときにスクリーンで説明させていただきたいと思いますので、よろしくをお願いします。

では、座って説明させていただきます。

まず、1枚めくっていただきまして、目次のところで、委員長からも御説明がありましたとおり、1番から6番について説明させていただきます。

4ページ目については変更がございませんので割愛させていただきます。次に、5ページ目をお開きください。

長期構想検討委員会のスケジュールでございます。

前回、第1回目を11月5日に開催させていただきまして、課題整理と方向性のたたき案を提示させていただいたところです。その後、我々で今回の資料－2に向かって地区別のイメージ等を作成しておりました。その過程で、12月から1月にかけて各委員の皆様のところで個別に御意見をいただいたところでして、反映できるところについては反映させていただいたものをつくっております。

今般の第2回委員会の後、本日の委員会での意見を反映しまして、それをパブリックコメントに付しまして、その後それを反映した形で、第3回委員会を3月27日に予定して

おるんですが、そこで最終取りまとめをしていきたいと考えているところです。

さらに、公表につきましては、清水港は今年開港 120 周年ということがございまして、めどとしては7月ぐらいに公表させていただきたいという段取りになっておりますので、よろしくお願いたします。

続きまして、7ページ目をお開きください。

20年後の清水港の目指す姿、役割でございます。一面読ませていただきます。

背景についてでございます。

「明治期における蒸気機関の登場や産業の近代化と機を同じくして開港し、お茶の海外直接輸出を中心に、臨海部の工業化の進展に合わせ、港域と機能の拡張を進めてきた。

高度経済成長期には時代の要求によるコンテナ輸送への対応にもいち早く応じ、国内有数の輸出港として成長するとともに、原材料の輸入港としても、県内及び中部日本圏経済を支え、日本で重要な役割を担ってきた。

近年では、富士山の世界遺産登録などを契機に、我が国を代表する観光拠点としても成長し、国内外からの観光客の積極的な受入も進められてきた。」

続きまして、長期構想の基本理念でございます。

「世界遺産富士山のもと、駿河湾に続く海洋と交易に育まれた豊かな歴史・文化を礎に、場の力に裏打ちされた清水港らしい「知」と「美」を目指して」。

キャッチフレーズでございます。

キャッチフレーズにつきましては、上記を反映しまして「～スマート・ガーデン・ポート 清水～」とさせていただいております。なお、この部分につきましては、木村より補足させていただきます。

○事務局（木村） 港湾企画課の木村でございます。

キャッチフレーズの背景でございますけれども、前回1回目の委員会の中で、今回も構想について、理念、将来像、目標、戦略、計画の5段階で計画を構成したいと考えておりました。将来像と目標については、前回清水港の課題を皆様と御討議いただいたときにお示しさせていただいたと。その上で、今回、理念をしっかりと明確にさせていただいたところでございます。

理念を据えるに当たって清水港の時代認識を確認し、皆さんが共感できる価値観を考えましたときに、清水港のまず歴史について振り返ってみました。

まず、清水港が駿河湾の湾奥、西岸に位置しており、冬の西風で生じる冬季風浪が発生

しない。台風がもたらす南からのうねりも三保半島が遮断しておりまして、天然の良港として知られているところがございます。

歴史的には、古くから日本書紀などで「白村江の戦い」で支援する軍艦を造っているとか、江戸時代には千石船の寄港地、明治以降は物流で、まずお茶の輸出を背景に近代的な港に発展していった。お茶がミカン、そしてミカンの缶詰に、木材の輸出港に変わっていったと。そこに臨海部に工場が進出して工業的性質を合わせ持つようになっていったとなっております。そのままコンテナリゼーションに変わって行って、船舶の大型化にも対応していったと。

そのように全国に先駆けて効率的、効果的に荷役を追求して、洗練された物流を実現した清水港を私どもは、美しい、「知」と「美」と捉えようと考えております。全国に先駆けてその「美」と「知」を追求し、そのままその美しさを求めるために色彩計画ですとか、さらには防災対策も早くから取り組んで、その「知」をできるだけ活用して港を守る手だけに取り組んできたところから、今回「知」と「美」を目指して」というところでキャッチフレーズ「～スマート・ガーデン・ポート 清水～」を据えさせていただいたところがございます。

以上でございます。

○事務局（深津） 続きまして、8ページ目になります。

基本理念を受けまして、具体的な目指す姿と基本戦略を記載しております。

前回は案として示させていただきましたが、若干修正しましたので読み上げさせていただきます。

まず、物流・産業についてです。

目指す姿としましては、地域産業の持続的発展と世界への貿易拡大。さらに、海洋産業の集積促進による既存産業との融合的発展。

それに関する基本戦略としましては四つになります。AI や IoT など革新的技術も活用し、県内産業の国際競争力を高める最適なロジスティクス基盤構築を推進。物流機能の集約・再編を進めるとともに、老朽化施設の改修に合わせた利用転換を促進。新東名高速道路、中部横断自動車道など、充実した交通インフラと新技術を最大限に活かし、人口減少に伴う労働者不足等社会問題に対応。低未利用地の利用転換を促進し、新産業を誘致。

続きまして、交流・生活・環境です。

世界遺産富士山を美しく望む国際交流の場。物流を軸にした賑わい空間を有する“みな

とまち文化”。

これに関する基本戦略は以下の三つになります。クルーズ船乗客を始めとする船舶による来訪者の受け入れ環境の拡充やまちの回遊性を向上させることにより、交流人口の拡大を推進。各拠点間を結ぶ水上交通や陸上交通のネットワークを形成するとともに、海洋レクリエーション等県民が水と触れ合う親水空間を創出。低炭素社会の実現に積極的に取り組むとともに、良好な景観の創出や水辺環境の改善等地域ぐるみで取り組む体制を構築。

三つ目、防災・危機管理等についてです。

サプライチェーンの強靱化による安全・安心な暮らしの支援。

基本戦略としましては、港湾施設の機能強化により、サプライチェーンの強靱化を図るとともに、港湾背後地域、ひいては県内経済の被害軽減と復興に寄与。首都圏の大規模災害時に備えた首都圏の補完港へと設定させていただいております。

続きまして、目指すべき方向性と取組施策についてです。

10 ページ目、11 ページ目、12 ページ目になります。

ここについては後ほど説明させていただきます。10 ページ目の物流・産業につきましては八つの方向性と 14 の施策、11 ページ目の交流・生活・環境につきましては六つの方向性と 11 の施策、12 ページ目の防災・危機管理等につきましては二つの方向性と三つの施策を提案しております。

具体的には、14 ページ目からになります。14 ページ目をお開きください。

まず、方向性①としましては、コンテナ機能の集約化と船舶の大型化に対応する港湾機能の拡充です。

施策①-1:次世代高規格コンテナターミナルの形成。

まず、コンテナ貨物の長期需要予測についてでございます。

トレンド推計では、今後緩やかに伸びて、長期的には約 70 万 TEU となります。県といたしましては、世界への貿易拡大の観点と交通ネットワークによる拠点性の高まりから、将来的に 100 万 TEU を目指すこととして、県内貨物や山梨などのコンテナ貨物などもさらなる誘致を目指していくこととします。

続きまして、15 ページ目になります。

施設整備の考え方についてです。

清水港では現在、新興津地区 700m、袖師地区 480m、計 1,180m でコンテナバースを運用しております。これから 100 万 TEU の取り扱いを目指すこととしますと、新興津地

区 1,300m の直線バースを確保しつつ効率的な運用を図るとともに、その側面に 440m のバースを新たに確保することで、現在の 1.5 倍のバース長 1,740m を確保することにより、内外貿の一体的な運用を図ることを目指してまいります。

続きまして、16 ページ目です。

岸壁の水深の考え方でございます。

横浜港では水深 18m の大水深バースが整備されているものの、周辺に大型コンテナ船受け入れが可能な港湾が存在しないため、首都圏港湾のリダンダンシー確保の観点から周辺港に 18m 級の大水深バースを整備する必要性が高い。世界に就航するコンテナ船は大型化が進展。北米・欧州の基幹航路では 18m 程度、東南アジア航路でも 15m 以上のバース水深が必要なコンテナ船が就航しており、清水港でも大水深バースの整備が必要不可欠になっているということで、15m 以深の大水深バースが必要ということになっております。

続きまして、17 ページになります。

次に、コンテナターミナルの中身をどうしていくかというお話です。

基本的には、これから AI や IoT の中でトラック輸送等では自動運転、隊列走行が出てくるということで、やはりシームレス化、さらに省力化等がキーワードになってくるかと思えます。その中で、我々としましては、トラック等がノンストップでゲート出入りが可能となるスマートゲートや、テナークレーンなど荷役機械の遠隔操作等を行い、労働環境の改善を図っていきたいと考えています。また、オールジャパンで行われます物流情報の一元化、最適化により物流の効率化を図っていくことを考えております。

ちょっと補足させていただきたいと思えます。前面の画面をごらんください。

今のこの図面、この絵の説明になりますけれども、我々としましては、ここのゲートは ETC とかカメラチェック等でシームレスで中に入れると。さらに、今有人のトラック等についても、ここでおろして、テナークレーンで一回ここに保管するような形。さらに、実際に船が入ったときにここに積み込まれたものを遠隔操作のシャーシでぐるぐる回すようなイメージを持っております。このような形で省力化等を積極的に推進していきたいと考えているところです。

お手元の紙にお戻りください。

18 ページになります。

方向性②としまして、高度な物流サービスを提供する臨海部ロジスティクス機能の強化。
施策②-1:ターミナル背後で付加価値を創造するロジスティクスセンターの導入。

新興津コンテナターミナル背後において、現在新たな物流センターを建設しており、2020年ごろ完成する予定になっております。港頭地区においては、在庫拠点化の促進による新たなサプライチェーンの構築に向け、農水産品の流通加工センターやマテリアルハンドリング等の付加価値を創造するロジスティクスセンターの導入を目指してまいります。続きまして、19ページになります。

方向性③情報通信技術の活用による物流のスマート化についてです。

施策③-1:内陸部の物流拠点を活用した隊列走行の受入です。

トラックドライバー不足への対応や経営効率化の改善、安全性の向上を図るため、新東名高速道路でトラックの隊列走行の実証実験が現在行われております。清水いはらインターや、これからできる東名の静岡東スマートインターチェンジ周辺には物流用地の造成が計画されており今後も拡大していきたいと考えているんですが、その中で、隊列走行の形成や、逆に解除を有する新たな物流施設の誘致を目指し、内陸部のインランドデポや物流拠点と連携した隊列走行等の受け入れ機能の導入を目指してまいりたいと考えております。

続きまして、20ページになります。

参考として、隊列走行の段階的進展のイメージについてです。

現在、隊列走行に関する実証実験が行われておりまして、近い将来、下の図のSTEP1として、まず有人の隊列走行の自動運転が実現していくこととなると。長期的には、STEP2としまして、後続無人隊列走行という形で、先頭車だけ有人になりまして、後ろの連結されているものについては無人になっていくということが描かれております。これらについて、最後の無人化を待つのではなく、段階的なものも積極的に受け入れられるように整備していきたいと考えています。

続きまして、21ページです。

施策③-2:船舶の自動化への対応です。

我が国では、自動運航船の導入に向けた安全かつ効率的な運航のために必要な要件を検討すべく、自動運航船に必要な技術の実証を行っております。清水港においても、物流効率化や安全性向上を図るため、比較的自動化への転換が容易なRORO船等の自動離着岸システムの導入を目指してまいります。

やはり単一船社、同一船種の船のほうがこういった形でやりやすいので、まずこういったものから導入を推進していきたいと。それによりまして陸側のオペレーションの省力化

を図っていきたいと考えているところです。

続きまして、22 ページになります。

方向性④働き手不足や環境問題に対応するための次世代高規格ユニットロードターミナルの形成です。

施策④-1:次世代高規格 RORO ターミナルの整備についてです。

人口減少に伴うドライバー不足に対応するため、RORO 船の3隻着岸が可能な内貿 RORO 専用バースを3バース確保することを目標とします。これに関しては、やはり先ほどの自動離着岸装置や、ETC やカメラチェックを使ったスマートゲート、さらには効率的な車両蔵置管理等を活用し、次世代型 RORO ターミナルを形成していきたいと考えています。

続きまして、23 ページについてです。

施策④-2:RORO とコンテナの連携による効率的な輸送手段の構築についてです。

コンテナターミナルや RORO ターミナル、さらに間にロジスティクスセンターをつなぎ、それらが集積されることによりまして、陸海による全国配送拠点などとしての新たなサプライチェーンを構築していきたいと考えております。

さらに、先ほども言いましたとおり、それでは物流用地が足りない部分につきましては、高速道路のインターチェンジ付近の物流施設用地を外づけドライブみたいな形で有機的につないで、連携して、一つのターミナルとして連動させていきたいと考えています。

続きまして、24 ページについてです。

ここからはバルク、ばら物、一般貨物の話になります。

まず、方向性⑤バルク船の大型化に対応した港湾機能の拡充です。

施策⑤-1:大型輸入パルプ船対応施設の整備についてです。

現在、輸入パルプの輸送実態を踏まえまして、興津埠頭のパルプは袖師へ、日の出埠頭のパルプは富士見埠頭での利用に切りかえていく方向性を持っております。特に大水深岸壁が必要なものについては、新興津地区でコンテナだけではなく大型パルプ船も受け入れていきたいと考えております。それ以外のもの、県内で消費するようなものにつきましては富士見埠頭ほかで集約していくことを検討しているところでございます。

続きまして、25 ページについてです。

施策⑤-2:大型輸入液体運搬船対応施設の整備についてです。

清水港に寄港しております輸入液体運搬船は、水深不足のため喫水調整をして入港して

おります。原材料の安定供給に向けました産地の移行等を背景に中東方面からの大型運搬船によるメタノール調達への要請が高まる中、新規に大型輸入液体運搬船対応バースを整備していく形で、具体的には袖師第二埠頭を延伸、増深しまして受け入れ環境を整備していくというところでございます。

続きまして、26 ページについてでございます。

方向性⑥バルク貨物取扱機能の効率化・安全性向上。

施策番号⑥-1:外内貿多目的ターミナルの集約・再編についてです。

まず、袖師地区についてです。

興津埠頭で扱う輸入パルプ、各地区に点在している水産品や一般雑貨等の内貿バルクにつきましては、袖師第一埠頭の西側に集約していきたいと考えているところです。さらに、興津埠頭や袖師埠頭で扱っております鉄くず、スクラップ等につきましては、先ほど延伸すると言いました袖師第二埠頭の東側へ一括集約して、静脈物流というものになるんですが、循環資源貨物取り扱い拠点としての機能強化をしていきたいと考えているところです。

続きまして 27 ページ、富士見地区になります。

富士見地区につきましては、鉄道岸壁及び富士見 6・7 号岸壁があるんですけれども、これについてはかなり老朽化しておりまして、建設後 50 年が経過しております。ここにつきましては、袖師地区で扱います原木や石灰石等の機能や、日の出で現在扱っておりますパルプを集約移転することを目的としまして、岸壁のリニューアルにあわせてバルク貨物の取り扱い機能を強化していきたいと考えているところです。

続きまして、28 ページです。

方向性⑦LNG バンカリング拠点の形成についてです。

施策番号⑦-1:LNG 輸入拠点におけるバンカリング機能の導入検討です。

国際的な船舶の排出ガス規制の強化が進展しまして、排出ガスのクリーンな LNG を燃料とします船舶の増大が見込まれておりますので、現在東燃埠頭で扱っております LNG を活用しまして、清水港においてもバンカリング機能を併設した輸入拠点を形成していきたいと考えているところです。

続きまして、29 ページになります。

方向性⑧低未利用な用地・施設の有効活用です。

施策番号⑧-1:産官学が連携した海洋研究拠点の形成についてです。

低未利用な塚間・貝島地区を中心としまして、研究施設の誘致や、大学との連携、ベン

チャー企業支援を進めまして、海洋研究拠点形成していきたいと考えております。これにつきましては、貝島地区は現在、廃棄物埋立護岸として埋め立て中ですが、そこを利用して、港内に点在しております研究船、例えば「ちきゅう」もしくはほかの学術船等をここに集約しつつ、海洋研究の拠点として整備していきたいと考えているところです。

続きまして、30 ページになります。

施策番号⑧-2:新たな浚渫土砂処分用地の確保についてです。

長期的に貝島の埋め立てが完了することが見込まれておりまして、その後の浚渫土砂等の新たな受け入れ用地の確保が必要とされています。これに当たりまして、次期受け入れ拠点候補地としましては、港内に埋め立てというのはこれ以上なかなか難しいものがありますので、外港防波堤の沖側に浚渫土砂の処分用地を確保することを検討していきたいと考えております。ここに、防波堤の外側に外枠をつくって埋め立てを行うことによりまして、結果として防波堤の粘り強さが増す形になりますので、港全体の防災機能、特に津波に対する粘り強さが増して減災効果が見込まれるものになるということで、具体的に検討していきたいと考えているところです。

続きまして、31 ページになります。

施策番号⑧-3:村松運河の埋立による物流の効率化についてでございます。

現在富士見埠頭の後ろ側に、昔、木材を揚げていた村松運河というのがございます。現在、プレジャーボートの放置艇等を一時的に集約する場所として活用しているところです。後ほども説明しますが、プレジャーボートを集約した暁にはこの水域については未利用となるものですから、ここについては富士見埠頭の機能強化にあわせて埋め立てを行っていきたいと考えております。ひいては、ここの護岸がかなり老朽化しておりますので、埋め立てることによって護岸の施設延長が減りまして維持管理のコストが減っていくことも期待されているところでありますし、物流につきましては、今運河を迂回する形で倉庫との連携がなかなか難しくなったところが、利便性がよくなることを期待しているところでございます。

続きまして、32 ページについてです。

施策番号⑧-4:道路構想についてでございます。

将来的な三保・貝島地区の利用が高まると。現在、貝島地区については海洋研究拠点、イノベーションゾーンという形にしておりますが、それが将来的に進展していく中で、最

最終的には道路が必要になってくるという可能性も視野に入れながら検討していきたいと考えているところです。

以上が物流についてです。

続きまして、交流・生活・環境に関する方向性と施策についてです。

33 ページをごらんください。

方向性⑨クルーズ専用拠点化。

施策⑨-1:日の出埠頭のクルーズ受け入れ対応施設の整備についてです。

2020年の国際クルーズ拠点の運用開始後、ゲンティン香港が運航するクルーズ船の週1回の寄港が計画されておりまして、清水港のクルーズ船寄港回数は飛躍的に増加すると考えております。さらに、目標年の2030年までには、週1回の清水港発着クルーズが計画されておりまして、最終的に我々の目標としては年間175隻、175回入ってくるものと、そこに取り組んでいきたいと考えておりまして。そうしますと、計算上は2日に1遍ほど何かしらのクルーズ船が入ってくる形を想定しております。それに向けまして清水港は、ゲンティン香港が運営するクルーズラインの母港化と北東アジアクルーズの東日本の拠点を目指していくことになっております。

続きまして、34 ページ。

では、その施設整備の話についてでございます。

これに関しまして、やはりクルーズ船がかなりバッチングしてくるということがありまして、現状でもクルーズ船が同時に2隻清水港に寄港する状況が発生しております。最終的に175隻を想定しますと、クルーズ船の3隻同時着岸も検討していく必要があると考えております。

我々としましては、日の出埠頭におきまして、クルーズ船が同時2隻着岸可能な岸壁やCIQターミナル等を整備しましてクルーズ専用岸壁を整備するとともに、富士見地区の巴川寄り、一番日の出に近いところに、クルーズ船の3隻目にも対応可能な、貨物と旅客併用の岸壁を整備することで一体的な運用を図りまして、国際クルーズ拠点を形成していきたいと考えております。

続きまして、35 ページになります。

方向性⑩スーパーヨット受入機能の確保です。

施策⑩-1:スーパーヨット拠点港としての整備についてです。

一般的にスーパーヨットの喫水、深さにつきましては旅客船と比較して浅く、世界最大

のスーパーヨットにつきましても、全長は 180m あるんですが喫水は 4.3 という形になっておまして、一番多い全長 50m 級のスーパーヨットにつきましても喫水が 2.8 程度となっております。世界のスーパーヨットの拠点の特徴としましては、やはり都市へのアクセスがよく、マリーナを核としましたレクリエーション施設、ショッピングモール、さらには居住施設などがそろいますマリンリゾート「マリーナ・コンプレックス」というものが形成されている状況になります。

このような状況を受けまして、我々としましては、36 ページという形で候補地としましては何点か考えております。

一つは、一番右側の折戸湾につきまして、現在も民間のマリーナ施設がありますが、ここを拡充しつつ、さらにスーパーヨットも受け入れていきたいと考えているところです。ただ、ここにつきましてはやはり防波堤が前面にありまして、開口部が 40m ということで、やはり 40m 未満の船、喫水については 4 m 以下の船の受け入れ。さらに、その入り口部分につきましても喫水が 5 m 以下でありまして、ここら辺を活用できないか。

さらに遊休バースとしましては、一番左側の清水埠頭というところにつきましても、現在商業施設の真向かいでなかなか立地がいいということで、ここも活用できないかと考えております。

さらに、それよりも大きな船、大きなスーパーヨットにつきましては、ほかのクルーズ船と同じように日の出埠頭で受け入れができないかということで候補地を考えているところです。

ここら辺の整備に当たりましては、やはり給油やごみ処理、Wi-Fi の整備、給電、トイレ、給水、セキュリティーなども必要ですし、さらにヘリポートなども必要かなと考えております。スーパーヨットにつきましては、大富豪の方がヨットに乗ってくるわけではなくて、基本的には現地まではクルーのみで来まして、寄港地に到着してからオーナーが来るような形になっておりますので、その富裕層のオーナーの方が来られるときにヘリポート等をよく利用されることもありますので、例えばこの富士見地区の丸のところにヘリポートをつくったりして、そこから車で 15 分以内程度というお話もある中で近いところに寄港していただくということで、全体としてスーパーヨット受け入れの拠点性を増していきたいと考えているところです。

続きまして、まちづくりの関係になります。37 ページです。

方向性⑩「みなと」と「まち（中心市街地）」が融合した賑わい交流空間の創出です。

施策⑩-1:国際クルーズ観光及び海洋文化拠点を活用した交流・賑わいの創出。日の出地区についてでございます。

先ほども説明させていただきましたとおり、岸壁につきましては基本的にはクルーズ専用化していくことを考えているところです。さらに、その背後には静岡市様で、海洋文化拠点施設ということで海洋をテーマとしました総合ミュージアムをつくっていくことを考えているところです。短期的、中期的にはその海洋文化拠点とクルーズターミナルを活用しながら賑わいの創出をしていくとともに、将来的には、横に戦中・戦前ぐらいにできました石造り倉庫がかなりございますので、ここら辺も商業活用しながら、一体としまして賑わいを創出していきたいと考えているところです。

続きまして、38 ページについてでございます。

⑩-2:食の拠点を活用した交流・賑わいの創出。38 ページについては江尻地区の取り組み方針でございます。

江尻地区につきましては、現在、「河岸の市」という食をテーマとしました観光施設がございます。さらに、我々としては、現在西伊豆の土肥港と結ばれますカーフェリーを駅前に移転させたいと考えております。カーフェリーの乗降客につきましては年間 20 万人を目標としているところで、そのフェリーの待合客等と食の拠点の連携をさせつつ、さらに駅の反対側に駅前商店街等がございますので、背後の商業施設とも一体となった回遊性を創出していきたいと考えているところです。

続きまして、39 ページになります。

方向性⑫折戸湾の静穏性を活かした親水拠点の形成です。

施策⑫-1:富士山の映える「ロジスティックリゾート」の形成についてでございます。

折戸湾につきましては、10 年前まで水面貯木場として活用していたんですが、現在遊休状態となっております。一部につきましてはマリナーや放置艇対策のプレジャーボートの係留場所としてなっておりますが、本当に水域としては低利用な状態になっております。一方で、ここにつきましては富士山のロケーションがかなりすばらしいところになっておりまして、ここについて利活用していきたいと考えております。

切り口としましてはやはり防波堤。現在ある防波堤を人や自転車が通行できる形にしていきたいと。アイデアとしましては、可動橋等を設置しまして一帯の回遊性を求めつつ、水域と一体となった陸域の利用。例えば、水域には海上レストランをつくりつつ、陸域にはリゾート施設等を誘致しつつと。さらに、海面としましては海洋レジャーを促進してい

つたら、かなり市民県民が憩える親水拠点となっていくのではないかと考えているところ
です。

40 ページになります。

施策番号⑫-2:マリーナ機能の拡充についてです。

折戸地区全体のマリーナ機能を拡充することで、清水港全体のプレジャーボートの拠点
整備に寄与することを目的とするということです。現在、公共の係留場所ほか、民間のマ
リーナ等が点在している形になります。これを一体的な利用を図り拡充することによって、
人を呼び込めるプレジャーボートの拠点として整備していきたいと考えているところです。

続きまして、41 ページになります。

方向性⑬連続性・安全性に配慮した人流動線の確保とアクセス性の向上。

施策⑬-1:小型モビリティの自動運転の活用と各地区の賑わい空間との連携。

各地区でふれあいゾーン、賑わいゾーン等を拠点として整備していくと。さらに、その
アクセスとして、陸上交通につきましては小型モビリティ等自動運転を活用しながらつ
ないでいくとともに、“みなとまち文化”という部分におきましては、海の道となります
水上バスもしくは水上タクシー等でつないでいきたいと考えております。現在も一部、三
保地区や塚間地区、江尻・日の出地区については海上バスで結ばれておりますが、将来的
には新興津地区や折戸地区についても結びまして、海上交通と陸上交通のネットワークを
形成していきたいと考えているところです。

続きまして、42 ページになります。

施策番号⑬-2:各拠点を接続する緑道の導入。

先ほど、陸上については自動運転というお話もありましたが、さらには、もうちょっと
近距離の部分、例えば江尻と日の出につきましてはやはり自転車や歩行者が安心して歩け
るエリアが必要であるということで、旧臨港線の鉄道敷を利用しました遊歩道を快適な空
間に変えていくことを目指してまいります。

続きまして、43 ページになります。

施策の方向性として⑭良好な環境・景観の創出。

施策⑭-1:海浜・藻場の再生や生き物の生息場づくり。

写真に示しておりますのは、戦後、昭和 22 年の折戸湾の航空写真になります。一部水
面貯木場として既に利用されておりましたけれども、当時としましては護岸整備等が行わ
れておらず、周辺には干潟がありました。さらに、流入します支川からの土砂により干潟

が形成されておりまして、当時としましては真珠やノリ、カキなどが養殖されていたと伺っているところになります。やはり水面貯木場だったこともありまして、現在木皮等が堆積しているというのがございまして、地元のニーズとしましては水質改善等をうたわれているところでございます。我々としましては、やはり藻場の設置や干潟の再生という形で環境改善を一つのテーマとしてやっていきたいですし、さらにそこに環境教育のようなものを絡めていきたいと考えているところです。

44 ページについてです。

施策番号⑭-2:美しい景観の創出となっております。

御存じのとおり、清水港につきましては「清水みなと色彩計画」がございまして、もう既に 30 年近く活動が行われております。他港とは違いまして、赤白のクレーンではなくて、色彩、彩りが豊かな工業景観を形成しているところになります。これらの景観について地域ぐるみで取り組んでいく体制を引き続き維持していきたいと考えているところです。

続きまして 45 ページ。

施策⑭-3:プレジャーボートの適正配置についてになります。

これについては継続的な取り組みで、港内に点在してございましたプレジャーボートにつきまして、現在進行中ですが、最終的には表記のとおり 4カ所に集約していきたいと考えております。基本的にはふれあいゾーン、賑わいゾーンのところにプレジャーボート等を集約していきたいと考えているところです。

以上が、交流・生活・環境になります。

続きまして、防災・危機管理に関する方向性と施策についてでございます。

目指すべき方向性として、⑮防災・減災機能の強化でございます。

施策番号⑮-1:みなと BCP の改善と津波防護施設の整備促進についてでございます。

港湾施設の耐震化、津波防護施設の整備、復旧資材ストックの増強等のハード対策のほか、みなと BCP——ソフト対策ですねソフトの事前防災計画を、さらに防災訓練等を行いつつ継続的に見直しを行っていきたいと考えております。さらに、有事におけるポータルラジオによる情報配信等を拡充していきたいと考えているところです。

一方、津波対策につきましては、現在津波防護ラインについて設定しております。我々、3次想定という 20 年程度前の計画に基づいての防潮堤については一定の効果はありますけれども、今もって防潮堤がないところ、特に賑わいを考えております江尻・日の出地区約 3 km については防潮堤がない状態になっておりますので、この早期解決に向けて引

き続き津波防護施設の整備をしていきたいと考えているところです。

続きまして、47 ページになります。

施策番号⑮-2:耐震強化岸壁の整備についてでございます。

港の機能としまして、一つは津波避難対策で港湾労働者等を守ること、二つ目としましては背後圏の物流、災害時の緊急物資の輸送拠点となること、三つ目としましては背後経済の早期復旧をやっていくという形になります。

それに当たりましては、やはり耐震性の高い岸壁等、地震が来たときでも被害が軽微ですぐに復旧できる、すぐに使える岸壁が必要ということになっております。我々清水港としましては、緊急物資輸送岸壁としては現在6バース、さらに、背後経済の機能回復のためのバースとして2バース持っているところになります。

計画上、先ほどのとおり、埋め立てが生じて一部耐震強化岸壁がつぶれてしまうところがあるものですから、そこは、代替の候補地として所定の機能は確保していくことを考えております。図面の提案ですと「鉄道岸壁若しくは富士見7号」岸壁という形で書いてありますけれども、ここら辺は未定な部分がございますけれども、機能については確保していくということで御理解いただきたいと思っております。

48 ページになります。

目指すべき方向性⑯既存ストックの戦略的維持管理の推進。

⑯-1:老朽バースの段階的な長寿命化対策の実施や埋立による施設廃止。

清水港の公共岸壁につきましては、建設後50年以上の施設が現在の22%から20年後には77%に急増することが見込まれておりまして、老朽バースの長寿命化対策が必要となっております。長期構想では、施設の新設の一方で、埋め立て等により廃止を行いまして、右下のグラフになるんですが、約1,000mの施設の削減を戦略的に行っていきたいと考えております。

さらに、引き続き利用する岸壁につきましても、戦略的な維持管理、予防保全型維持管理というものを導入しつつ、コストを軽減しながら施設の維持管理に努めていきたいと考えているところです。

済みません、かなりボリュームがありましたけれどももうちょっとです。

49 ページから、長期的な空間利用の方向性になります。

50 ページをお開きください。

これ以降、委員の皆様には図面をもって説明させていただくところになります。先ほど

まで説明させていただきました施策を総まとめにした形のものになります。

ゾーニング的なものですが、前回と変わらず、基本的には新興津から袖師地区については物流機能を強化しつつ、富士見地区で在来貨物を扱っていく。2大拠点化していくということで考えております。

産業関連ゾーンにつきましては、そのまま頑張ってくださいということで考えているところです。

賑わい・交流としましては、カーフェリーとクルーズ船が来ます江尻・日の出地区に集約しつつ背後のまちづくりと連携させていきたいと。

どちらかという地元民の方々の部分をふれあいゾーンと書いてありますけれども、折戸と三保地区と新興津地域につきましては、引き続き事業を行いつつ親水空間の整備に努めていきたいと考えております。

貝島地区につきましては、海洋研究イノベーションゾーンとして新たな新産業を誘致していく。

さらに、各拠点間をつなぎます海の道、海上バスや海上タクシー等で連携しつつ、陸上交通についても拡充していきたいということになっております。

以下、最終的なアウトプットになるんですが、流しながら説明させていただきます。

52 ページになります。

まず、新興津・興津地区につきましては、先ほども言いましたとおり、物流に関しましては新興津コンテナターミナルと、袖師第一埠頭に RORO ターミナルを整備しつつ、その間も埋めながらロジスティクスセンターを導入していく。ロジスティクスセンターを含めて一大物流拠点を形成していきたいと考えております。

さらに、図面の左側になりますけれども、新興津地区につきましては従来からありました風光明媚な海岸の復元的なものもありまして、人工海浜や小型船だまりを引き続き整備していきたいと考えているところです。

外港防波堤の外側につきましては、新たな浚渫土砂処分用地を確保していきたいと考えているところです。

続きまして、53 ページになります。

真ん中の袖師第二埠頭につきましては、静脈物流、循環型資源の取り扱い拠点として危険物や静脈物流の集約を図っていきたいと考えているところです。

駅前のところにつきましては、区役所が来るという形で、利活用イノベーションゾーン

と書かせていただいております。

続きまして、江尻・日の出地区、54 ページになります。

清水駅の近傍にカーフェリーを持ってきつつ、日の出埠頭についてはクルーズ船に特化する形にしております。その二極間を結ぶように緑道整備を図っていきたいと考えているところです。

日の出埠頭につきましては、第一線の岸壁、水際につきましてはクルーズターミナル化、その背後につきましては海洋文化拠点がある中で、最終的には倉庫街のリノベーションを図っていききたいということになっております。

富士見地区、55 ページになります。

ここにつきましては、引き続き穀物やチップの輸入拠点の機能強化をするために、背後の村松運河を埋め立てまして機能強化を図っていききたいと考えております。

さらに、真ん中の富士見埠頭につきましては、老朽化した岸壁のリニューアルにあわせてバルクの機能を強化していききたいと考えているところです。

さらに、一番巴川寄り、川の合流点のところについては、クルーズ船にも対応したバース、隣の日の出地区と連携した形で使っていききたいと考えているところです。

56 ページになります。

折戸地区につきましては、やはり富士山の映える「ロジスティックリゾート」を形成していくということで、水面の利用と一体となった陸域の利活用を考えていきたい。さらに、緑道等を整備して、例えば跳ね橋等を整備して、防波堤の上を歩ける形で回遊性をつくりつつ、水際の親水性を増していくという方向性を持っているところです。

続きまして、57 ページ、塚間・貝島・三保地区になります。

ここにつきましては、日軽金さん等の産業関連ゾーンは引き続きやっていただきつつ、横の貝島地区については、新産業を誘致しつつ港内の調査船等を集約していききたい。それによって海洋研究の拠点を形成していききたいと考えているところです。

さらに、上段の緑色で囲まれましたふれあいゾーンにつきましては、三保の内浜、波や風が必要な海洋レクリエーションにつきましては、引き続き行っていただけるような環境を維持していききたいと考えているところです。

続きまして、58 ページ。最後に全域についてです

全域としましては、やはり自動運航船の受け入れ環境の整備や、美しい景観の創出。防災系としましては、みなど BCP の改善や津波防護施設の整備、耐震強化岸壁の整備を行

っていきつつ、海上交通ネットワークと陸上交通ネットワークを拡充していきたいということ。さらに、物流に関しましても、内陸部の物流拠点（インランドデポ等）を活用した隊列走行等の受け入れをしていきたいと考えているところでございます。

済みません、かなり長くなってしまったんですが、説明は以上とさせていただきます。

御審議のほうよろしく願いいたします。

○須野原委員長 ありがとうございます。

ただいま事務局より説明がありましたけれども、最初に第1回委員会での意見を踏まえて、さらに各委員の皆様には事務局からお話を伺った結果として、今回の資料で基本構想の案ということで示されております。

残りの時間は委員の皆様から御意見を伺っていただけたらと思っています。

せっかくですので皆様に順に御意見を伺いたいと思っていますけれども、初めに学識経験者並びに港湾を利用されている方から御意見を伺った後、行政の方、最後に中原審査官の順で御意見を伺っていただけたらと思っています。

初めに、佐々木委員からお願いします。

○佐々木副委員長 東京大学の佐々木でございます。

それでは、基本的にはコメントですが、一部質問を交えてお話ししたいと思います。

最初が、8ページの20年後の目指す姿で左側の真ん中の交流・生活・環境というところですが、「環境」の視点が何か弱い印象があったので。右側にははっきり書かれているんですが、左側のこの目指す姿のほうでももう少し打ち出したほうがいいのではという気がいたしました。「美しく」という言葉はあるんですけども、富士山が美しいというふうに見えるので、そこをもう少し考えていただけるとありがたいかなと思いました。

それから、29ページです。海洋研究拠点の形成ということですが、この部分と、それから46ページの防災とも絡むんですけども、こういった研究施設、大学とかを含めてやるとなると安全性って非常に大事ですので、津波に対する対応としては想定としてどのくらいになっているかということと、それに対する対応としてももちろん今後施設整備などされると思うんですが、特に避難の観点で、避難タワーのようなものとか、そういった観点での整備などもどんな感じになるのかをお伺いしたいと思います。

それから、30ページで、浚渫土砂処分地の確保ということで、ここにつくることは、御案内ありましたように、津波時の粘り強い構造といった意味でも確かに有効ではないかと私も思いました。ちょっと気をつけていただきたいのは、このあたりで少し設備をつく

る、施設をつくるということですので、海水交換とかいったところに悪影響を及ぼさないように上手に設計をいただければと思いました。

それから、33 ページ。これは質問ですけれども。クルーズ船のところでこの棒グラフ、時系列のグラフを見ますと、2018 年が減っていて、2020 年の目標が何か随分高い印象を受けたんですが、このあたりの見込みが大丈夫なのかどうかというあたり。あるいは、日本全体の傾向として 2018 年は 2017 年に比べてこのような感じだった、あるいは 2017 年まではよく伸びているという印象を受けましたが、そのあたり、背景なども含めて教えていただけるとありがたいと思いました。

それから、36 ページのスーパーヨット受け入れというところで、このあたりの話は結構いろいろ不透明な、不確実性が高いといえますか、そういうこともいろいろあるかと思うので、ちょっと慎重に。慎重というのは、コストベネフィットをよく考えて整備されるのがいいかなと思いました。例えば、ヘリポートという施設についてはいろんな目的で本来使えると思いますので、こういうスーパーヨット対応ではないとしても、ヘリポートがこういう面でも役に立つとか、そういった総合的な視点で少し考えていただいてもいいのかなと思いました。

最後になりますが、43 ページの折戸湾の中での環境再生にかかわる話で、43 ページに書かれていることは大変結構だと思いますが、ほかのページに比べるとちょっと具体性が足りないなという印象を受けましたので、ぜひ具体的な施策を考えていただければと思いました。

以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。

何点か御質問と御意見いただいたと思いますけれども、事務局から今お答えできるものがあればお願いしたいと思いますし、後ほどであれば先生のほうにと思いますが。

お願いします。

○事務局（木村） では、事務局よりお答えさせていただきます。

まず、20 年後の目指す姿ですとか役割ですとか、交流・生活・環境の環境部分、確かに御指摘のとおり弱いので、そこをもう少し考えて言葉を追加させていただきます。

それから、港内の津波に関してでございますけれども、津波の高さ、一応 T.P.+ 4 m が基本になっておりまして、その高さで防潮堤の整備を進めております。ただ、昭和 55 年の東海地震以来堤防を整備している背景もございまして、その後、本県では、第 1 次地

震被害想定以来これまで4回の被害想定を出していることもございます。それによって堤防高が多少変わっているところもありますので、一律ではないということもございます。

その中で今、江尻、日の出の間のところが無堤区間になっておりますので、今後重点的に取り組んでいきたいと考えているところでございます。

それから、無堤区間、有堤・無堤も含めてその背後のタワー云々というところですが、あくまで県側が整備するところについてはL1ですね、100年から150年ぐらいに1回発生するであろう津波に対しての対策、ハード対策はそこまでということで。例えば南トラ、L2対策に対しては逃げていただくということも前提でございます。それは静岡市とともに対策を進めているところでございますけれども、市などは、例えば三保地区などについては避難タワーなどを整備している、それ以外のところについても避難ビルなどを設定しながら避難訓練などを行っているところでございます。

続きまして、クルーズの傾向でございますけれども。

○事務局（有本） 交通基盤部理事の有本でございます。クルーズの関係を、現状も踏まえながらお話をさせていただきます。

一つは、目標がちょっと高いんじゃないのというお話と、去年落ち込んでいますよねというところがございます。日本全体といいますか、九州方面が主ですけれども、去年は相当苦勞していたということで。瀬戸内での「guntû（ガンツウ）」の効果もあって全体の回数は増えたけれども、外航船はちょっとというところがございます。基本的に「ガンツウ」は来ておりませんで、外航船がメインということになりますので、若干クルーズの寄港が去年は減ったところがございます。

ただ、予約ベースでは実は一昨年を超える予約をいただいておりますけれども、台風の影響なんかもございまして相当抜港が増えたということもありまして、ちょっと減ったという形になってございます。

予約ベースで申し上げますと、今年は2017年を超える回数の予約をいただいているところでありまして、基本的には右肩上がりの基調であるのかなと理解しております。

2020年の目標につきましてちょっと高いんじゃないかというところがございますけれども、連携する右の青いところ、「2020年目標内訳」と書いてありますが、「連携するクルーズ船社53回」と書いてありまして、この部分によるところが非常に大きいという事情がございます。それ以外の部分につきましては37回という目標になっておるんですけれども、この部分は現状で既に超えている状況でございまして、この政策を進める中で、

連携するクルーズ船社にしっかりと寄港してもらって行く中で目標を達成していきたいなと考えてございます。

○事務局（杉山） 済みません。先ほどの先生からの貝島の部分で、今後のそういう海洋研究等にかかわる津波対策という御質問だったんですけども、実際のところ、ここ、まだ埋まっておりますので、向こうが埋め立てが終わり、さらには津波を軽減というか、それに対応するように高盛り土等もできますので、これからいかようにも、はっきり利用目的が固まった段階でそれに対応するような津波対策をしていきたいと考えております。

以上です。

○事務局（木村） あともう1点、折戸でございますけれども、済みません、確かに今まで内容が十分詰め切れていないところがございます。ただ、民間の経済団体でもこのところ、具体的な検討を今進めていると聞いております。それらの絵が具体化されたときには絵を整合させながら、計画を整合させながら、より一層私どもでも、かつての状況などを調査し、ここで可能な環境再生政策などを検討していきたいと考えているところでございます。

以上でございます。

○須野原委員長 引き続きまして、二宮委員、お願いします。

○二宮委員 名古屋大学の二宮でございます。私は自動運転関係の専門ということで出席させていただきます。

まず、物流に関しての今日の話で、全体としてはこの道路、日本の物流の幹線である東名と清水港のちょうどセンターに道路も含めた構想をきれいな絵として打ち出されたのは、何か新しく、非常にインパクトがあったんですけども。

少し気になるところは、私ちょっとわかっていないですけども、清水港の荷物のためだけに物流ターミナルという話にはきつとらなくて、今度、日本中の物流においてこの場所をどういうふうに位置づけて、その必然性というんですかね。ここで隊列走行はどこまで必要になってくるかわからないですが、ある程度荷物の載せかえなんかも含めた基地としたときのその数値とか、必然性のあたりを。清水港で荷物を倍増しますという話で、この荷物がそこでの物流拠点での荷物の割合としてどれくらいなので、ここでこういうことをすると必然的にこの基地は日本の基地として非常に有用ですねというストーリーがもう少しできているといいのかなという話はちょっと思いました。この道路も含めた提案は、港だけじゃなくて道路も含めてちゃんと話通っているというところまで行ってい

れば、非常にインパクトがあるのかなという気がしました。

あと、このコンテナターミナルのところは、基本的に、荷物を倍増させるので面積もそれなりに広くとれていてきっと可能だろうなという気はしているんですけども、中の自動運転車両 AGV のところで「遠隔」という言葉と「自動化」という言葉がいろいろ出てきますけれども、最近の道路を走るレベル4 という自動的なシステムは、日本では今のところ、遠隔とのセットで実施しなさいというのが国の方針にもなっているので、基本的には人が乗っていないけれども、遠隔というのがこれからはいろんなところでベースになるのかなと思われます。これ、基本的には数人で複数の AGV を管理する、もしかしたらほとんど AGV が自動的に動いていて、何か足りないところだけを見ているというのが最終的な姿だと思いますけれども、いろんなレベルで AGV を上手に導入していく絵も、この中でステップごとに描けるのかなという気がしました。

あとは、その物流とかほかの船の話も含めて、もともとこの清水港の一つの課題が、船が通るところに結構制限があるので、そのリミットと今日お話ししている話がどれだけ余裕があるのかなというのは、全体としてはちょっと気になったところです、この物流に関していうと。

それからあと、クルーズ船のほうとクルーズ船の岸壁も含むモビリティの導入のところで自動運転の話が出てきています。

一つ気になったのは、クルーズ船が来ると、クルーズ船って一つの船で 5,000 人とか 7,000 人の人がやってくる、ある意味大きなホテルが一举、急にできるのと同じようなイメージだと聞いているんですけども、そういうのがやってきたときに、そこのお客さんが、理想的にはこの清水のところで何らかお金を落としてもらって、多分富士山観光とかに出かけるというイメージかなと思うんですけども、5,000 人の人が急に来たときのその移動の足はどういうふうにするのかというイメージはちょっとよくわからない。

あとは、ビジネスの話だと思うんですけども、その人たちがここでお金を落とす何か仕掛けの話がもう少しあってもいいのかなってちょっと思いました。もちろん、普通に移動する手段として今回の自動運転バスは、ある意味将来の安くできる路面電車のようなものなので、それは非常によい提案かなと。このトヨタさんの「e-Palette」は、移動だけじゃなくて、もっと付加価値のある、中に乗ると何かいろんなこう、お金を落とす仕組みだとかそういう話もしているんで、そういうものも含めて、移動しながら何かを楽しめるとい話もう少し深くできるともう少し楽しいものになるかなという気がちょっといたし

ました。

全体としてはそんなところですよ。

○須野原委員長 ありがとうございます。

今の御指摘、御意見に対して、事務局のコメントございますか。

○事務局（木村） どうもありがとうございます。

道路の関係につきましては、今いろいろ二宮先生などからも御指摘をいただきながら、自動運転のエリアは当面サービスエリアからサービスエリアまでを念頭に、今回道路の絵も含めて入れさせていただいているところがございます。決められた制限のエリアの中であれば、隊列走行の先端部分に運転手様がいらっしゃって、その後ろは自動もあり得るだろう。また、コンテナターミナルの中でも、荷を積んだシャーシなども遠隔操作になるだろうというところをイメージして描いているところがございます。

それから、大型のコンテナ船が今の海域、港内の水域において十分航路などを通れるか否かというところだと思うんですけども、今現在、欧州往路、例えば水深 15m クラスの船が通っておりまして、十分航行できる状態になっております。まだまだそれ以上の船舶が入港することもできますし。ただ、交互通行ではなくて一方通行である状況ですので、その辺は十分港内の通行ルールなどを話しながらこれからさらに検討していく必要はあるとは考えているところがございます。

それから、クルーズ船などが入っているとき、外国のお客様が、例えば数千人の方が一度に移動する手段というところですけども、確かにその辺の視点については弱いところがあるとは考えております。ただ、日の出埠頭にいらっしゃったときに日の出埠頭周辺で遊んでいただくような仕掛けを今回、将来 20 年後にできるだけその周辺に設けようという方向性を打ち出しているところではございます。

以上でございます。

○須野原委員長 よろしいでしょうか。

それでは、新谷委員、お願いします。

○新谷委員 東海大学の新谷と申します。本日は物流の専門家ということでお招きいただいております。

コメントと質問をさせていただきます。

一つ目のコメントですけども、先ほどの二宮委員と重なるところがございます。資料で申しますと 18 ページ、19 ページで、ロジスティクスセンターそれから物流の拠点とい

うところで、複数の輸送モード、コンテナ輸送、RORO 船輸送、トラック輸送、この三つのモードでそれぞれ荷物が行き交うと。それによって、加工したり積みかえたりなされるということですが、これはおもしろいお考えだと思います。

それで、物流ネットワークの視点で申しますと、資料の 20 ページ、21 ページの自動輸送、自立輸送のところでは、物流ネットワークを線と点で表現しますと、線の部分、つまり荷物が輸送される部分に注目が集まるんですけども、私はむしろ点の部分、先ほど申しました 18 ページ、19 ページのようなロジスティクスセンター、物流拠点（インランドデポなど）、そういう点でのスムーズな荷物の流れをつくるというんでしょうか、荷物を滞りなく運べるような、そういった役割がポイントになってくるだろうと考えます。

自立輸送の始まる前に私が今考えておりますのは、有人のトラック、例えば西から来たトラックの荷物を載せかえる、東から来たトラックに載つけてまた東に向けて帰ってもらうといった中継輸送。それから、スワップボディー、その拠点でトラックの後ろの部分の載せかえる、つなぎかえるというか。そういったことが自立輸送の場合に行われるんじゃないかと考えます。その意味で、資料 18 ページ、19 ページの拠点の発想は有効であると考えます。

そこで質問がございます。一つ質問させていただきます。

資料 24 ページの右側の図、将来のほうですけども、青い点線で囲まれております楕円形の「大水深多目的国際ターミナル」のところで、せっかくコンテナターミナルとして整備されるんですけども、大型パルプ対応、ばら積み貨物に対応するという事になって、せっかくの効率的なコンテナのやりとりを邪魔するんじゃないかとぱっと見思ってしまうんですけども、この部分どのお考えでしょうか。多分区画割りの問題なのかもしれませんけれども、ちょっと違和感を持ちました。

以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。最後の御質問、コンテナターミナルとパルプの混在について、考えを教えてください。

○事務局（木村） 清水港でございますけれども、というより、例えば関東ですが、それらの港は今だんだん埠頭が専用化されている状況がございまして、大型のパルプ船、-15 とか -16 の岸壁がないと着けないようなパルプ船が海外から一度にパルプを積んできて、瀬取りするような小型船に載せかえて国内のあらゆる港に輸送するという形態が実はあるんですけども、それをする岸壁が今なかなかない状態になっていると伺っていて。清水

港の場合、公共埠頭ということもございまして、今その機能の多くを担っている状況にございます。

その機能をより一層強化して国内のパルプのハブ港を目指したいと考えているところがこの絵のところではあるんですけども、なかなか、大型岸壁を整備するには費用も大変かかる場所もございまして。それから、頻度的にも非常に数多く来るわけでもないということもあるので。その辺は、効率的には確かに阻害要因になる可能性はございますが、一時的にそのコンテナターミナルのバースを活用できればというところを勘案してここに位置づけさせていただいているところでございます。

以上でございます。

○事務局（有本） 済みません。補足で。

現状でも、実は新興津のコンテナターミナルではパルプ船が入っています。足を上げてというか、満載で入ってこれないのでそのような形で入ってきている現状がございまして。

だからといって、せっかくのコンテナターミナルなのに専用で使わなくていいのかという御指摘はごもっともですけれども、そこは今後計画をつくっていく中で需要も見ながら、コンテナバースだけで成り立つ、あるいはパルプだけで成り立つということであればどこかに振るとかいったことも考える余地はあるかなと思っておりますけれども、現状では、延長を増やした部分でパルプが満載で入ってこれる水深を確保して、この場所に確保できないかなと考えているということでございます。

○新谷委員 ありがとうございます。

○須野原委員長 ヤード処理をきちっとするというところでよろしいですかね。

引き続きまして、荒木委員、お願いします。

○荒木委員 ヤマト総研の荒木でございます。理科大の教員もしておりますので、そういう立場でも発言させていただきます。

今日は、一番最後の 58 ページにありますように、全体を見ると、実はこのコンテナヤードがやっぱり小さいなという印象はありまして。前回は発言しましたが、やはりコンテナの拠点として清水港は売っていくべきだろう。横浜も神戸もこれ以上は後ろに何も土地がない。土地もないし、また、港も広げられる余地がない。そのかわりとして清水港は、日本の真ん中にある、東名と新東名が近くまで来ているという、これを利用するというのは非常に、それが一つのポイントになるんじゃないかなと思っております。そういう意味では、19 ページを足していただいて、非常にこれ、ぜひこういう形で進めていただくとよ

ろしいんじゃないかと。

前回第1回委員会の説明資料の25・26ページも、第1次産業、第2次産業と出ておりますけれども、やはりこういうものを栄えさせる。例えば、第1次産業の農産物を今東南アジアに輸出するとか中国に輸出するとかいうこともやっておりますけれども、第2次産業も含めてこういうものが栄えるように、静岡県がやっぱり栄えるようにするべきだろうと。

港湾局の、企画課のお仕事なのでどうしても清水港だけにどうこうということがあるかもしれませんが、そういう意味ではぜひ、日本の真ん中で静岡県が産業の拠点になるような、そのための清水港になるとよろしいんじゃないかと思っております。

隊列走行は、多分第二東名でヤマトもやると思いますが、そのためには実は片側3車線ないとなかなか難しいので、3車線にするという話も国交省では出ております。それがあってから本格的になるだろうということもありますけれども、少し時間かかりますけれども、隊列走行のトラックが来たときにいきなり港まで来るのは難しいので、やはり東名と第二東名の間に物流施設の立地のこういう工業団地があればいいのではないかと、コンテナヤードが小さい分、そのバックヤードとしてそのところが使えるのではないかと。どうせ海上コンテナはそのままでは使えませんから、どこかであけなきゃいけませんから、そういうことも含めて、東名と第二東名の間にそういう施設を置く計画のあるこの19ページなんかは有効ではないかなと思います。

もう一つ、この名前が「スマート・ガーデン・ポート」ですから、やはり、クルーズ船も含めて一般の人々にも楽しい場所にしようというのが入っております。私も専門じゃないですが、例えばベネチアに行くと水上バスがワンデイチケットで湾の中をうろろろできるんです。ここの折戸湾も、江尻地区から以降はほとんど波がないのではないかと思いますので、このあたりは水上バスがかなり使えるのではないかと思います。それで一番奥にある折戸地区は人々が行く、そのもっと先には三保松原があると。こういうときに、水上バスともう一つ、地上の、先ほど出たトヨタの「e-Palette」のような両方を1日券で使えるようになると、フェリーで来た人たちもそうだし、清水駅ですね、JR清水駅でおりた人たちもこの地区で楽しめる。そういうものももうちょっと充実させると現実的になるんじゃないか、人々がいっぱい来る港になるんじゃないかなって思っていて、そのところがちょっと薄かったなという感じはあります。

先ほどコンテナヤードのAGVとあってありましたが、そのあたりのところは多分、詰

めていくことによって、これが完成することによって AGV と、AGF です。フォークリフトというようなものとか、あるいは EPS とか。無人化はなかなか難しいかもしれませんが、ネットを使った形での自動化のツールはこれからもいろいろ出てきますから、そういうものを盛り込んで使いやすいコンテナヤードになれば、みんなほかの人たちも使おうということになると思いますので。ここも情報を集めて、実際には、おつくりになる場合には、自動化は気をつけておやりになるとよろしいのではないかと思います。

どういう人でも最近ではスマホを持っていますから、スマホを活用した形のシステムもあるでしょうし。いろいろな自動化の問題は、ほかの一般客、先ほどの「ロジスティクリゾート」でしたっけそういうところがありましたよね。折戸地区は何でしたっけ、この名前はあれですけども。こういうところでも一般客がスマホを使った形で、言ってみればキャッシュレスですね、そういう地区にして、簡単に気楽に遊べる場所になるとリゾートの形でも活用が発展するんじゃないかと思いました。

以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。

引き続き、井上委員、お願いいたします。

○井上委員 サッポログループマネジメントの井上です。ありがとうございます。

私は実務者としてロジスティクス機能のところをいろいろお話しさせていただいて、18ページの在庫の拠点化とか反映いただきまして、ありがとうございます。

先ほどもありましたけれども、自動化とか省力化を付加価値ということでイコールで結びつけていいのかとか、付加価値の定義みたいなところをしっかりと決めておいたほうがいいんじゃないかなと思いました。例えばマテハンと書いてありますけれども、労働力が不足してきますので、外国人労働者を使ったときの例えば誰でもできる稼働が 3K 要素を軽減していくためにどういった自動化があるのかという例でもいいと思いますが、特にさまざまな物流ロボットが出ていますので、そこはイメージできるようなものに、庫内作業の自動化、省力化については入れていただいたほうがよろしいかなと思いました。

多層階についてはもう現在あるものですので、20 年後って見たときにはそういった内容はもう入れておいたほうがよろしいかなと思いました。

あと、ロジスティクスセンターのところで「水産品流通等」と書いてありますけれども、水産品だけに限らず、食品もそれ以外もあると思いますので、「流通加工、検品」といった言葉にしておいていただくと我が社にとっても何か助かります。

あとは、在庫拠点化のところは、イメージは、我々ですと輸入ワインを入れて、そこから得意先に出荷できるワンストップ機能があると非常に有効ではないかなと思いますし、生産したものを清水港で輸出したり転送したりというところで、清水港で備蓄していく方向は非常に有効的だと思いますので、そういったところも。言葉であらわせなくてもいいと思いますけれども、そんな機能のイメージができるとうろしいかなと思いました。

あと、外国人労働者のためには多分、港内作業も含めて多言語対応でどう見せるかとかいったところもしあれば。物流としては必要になってくることかなと思います。

あと、17 ページのコンテナの自動化のところにつきましては、これは全自動にしていくのか半自動かといったところが、どういう方向性にしていくのかって多分いろいろ課題もあるかと思いますが、全自動はなかなか難しいということもありますし、多分港湾地区ということもありますので、そういったところは言及できるところは言及していただいたほうがよろしいかなと思いました。

以上でございます。

○須野原委員長 ありがとうございました。

それでは、稲葉委員、お願いします。

○稲葉委員 **Super Yacht Logistics** の稲葉です。弊社、**Super Yacht Logistics** という名前のおとおり、スーパーヨットの海外から来る超富裕層の船舶代理店として、日本を観光案内しているところがあります。そういう方々、日本に来る方々の御意見をちょっとここで説明できればなと思っています。そういったところに関してはもちろん交流・生活・環境というところが一番大きくなってくると思いますので、まずそこに関して意見というか説明したいなと思っています。

弊社今、海外からこういう富裕層が来るときに、船で来られるんですけども、一番困っていることはまず規制の問題がありまして、手続が非常に煩雑ということ。国交省さんをお願いして、今、入管さんの法務省さん、あとは税関さんの財務省さんとお話しさせていただいて、何とか手続をもう少し緩和できないかなという形をやっています。

もう一つお願いしているのが、こういったスーパーヨットを受け入れてくれる港をつくってこないかというか。もう港自体は日本にたくさんありますので、何とかもう少し受け入れやすい体制をつくっていただけないかという、その二つを今、主にお願ひしています。もっとたくさんお願いしたことはあるんですけども、とりあえずその二つをお願いしています。

その中で、このような形で、長期構想の中にスーパーヨット受け入れ機能の確保という形で幾つか具体的な場所まで入れて取り入れていただけたということで、非常に感謝しております。ありがとうございます。

その中で、じゃスーパーヨットが清水港に来るのかっていう話になると思うんですけども、スーパーヨットが日本に来る、また、清水港に来るときには、二つ大きな目的があると思うんですね。

一つは、もちろん日本に遊びに来ますので、クルーズの拠点として来たいと。それはやはり、清水港は西伊豆の観光資産があつたりとか富士山があつたりとか、あと折戸湾の静穏な海域がある形になっていますので、一つそれはクルーズ拠点となり得るのかなという形もありまして、昨年来た船、おとし来た船も沼津港には来ています。清水港には残念ながら来ていないですけども。富士山という資産がありますので、一番初めに描かれている「目指す姿」とかいったところにもちゃんと合ってくるのかなというところと。今こういうところで、折戸湾の開発とかそういった形の中で、ちゃんとしたリゾート、人が集まる、来たいと思える場所になれば、スーパーヨットは来るのかなと考えています。

一つ例えでいいますと、日本に来るスーパーヨットのほとんどが尾道へ行きます。理由は、しまなみ海道を自転車で走りたいという形にして、今、しまなみ海道に行くときにはU2というところの拠点に行きたいと。我々としても、皆さん喜ばれるので「U2に行っただいかがですか」という形になります。清水にもそういった形の目玉となるようなものがあれば、クルーズの拠点としてもっと来るのではないかと考えています。ですのでこれは、折戸湾の開発であつたり三保の開発であつたり、あとは交通の要衝として清水の便利さはわかっただけだと思いますので、そういった意味では、クルーズの拠点としては清水港、ちゃんとした素地があるのかなと思っています。

もう一つは、クルーズの拠点だから来るだけじゃなくて、実は、スーパーヨットはメンテナンスをしなきゃならないということがありまして。アメリカのデータで、55mのスーパーヨットって年間5億円ぐらい使います。そのうちの半分ぐらいはメンテナンスで使います。日本に来るようなスーパーヨットって世界中ぐるぐる旅をしていますので、船の方はわかると思うんですけども、船って1年に何回か検査を受けなきゃならない。そうすると、日本に来たとき何かしらの、船級といいまして船の検査を受けなきゃならない、ロイドとかそういった検査を受けなきゃならないときに、日本に来た段階でやるっていう船がかなりあります。日本はもともと造船国でありますし数々の造船所がありますので、ス

ーパーヨットのメンテナンスだったりとかを受け入れられる体制をつくる、もう少し受け入れる窓口を広げれば、そういった需要もとっていけるのかなと考えています。そうすると、清水港は造船所もありますし、そういったところにもお金が落ちていく形になりまして、クルーズの拠点としてだけじゃなくて、ちゃんとそういったことの実需をとれるんじゃないのかなと思っています。

拠点として受け入れられる港だけの問題というよりは、全体的なサービスを含めたところをこのまち全体として強化できればなど。そうするとお金が落ちてくるのかなと考えています。

済みません、長くなってしまいました。

最後に、スーパーヨットの機能というところで数々、給油、給電、給水とあるんですけども、もう一つ、一番大事な浮き桟橋を入れるとかブイ係留のブイとかを。基本的なところですけれども、つまらないことですが、入れておいていただければと思います。

以上になります。

○須野原委員長 ありがとうございます。

引き続き、北村委員、お願いします。

○北村委員 株式会社楽帆の北村と申します。私は、観光、そして地方創生の実務家としてここへ参加させていただいています。

一つ質問ですが、8ページ。前回と違って、実は「観光」という言葉が今回の資料には全く入っていないですね。私の認識は、観光、新たな賑わいを創出していく必要性がこの清水にはあるという認識でいたんですけども、なぜ観光という言葉が外れているのか、ぜひ質問させていただきたいと思います。

一つ前、7ページに戻って、ここについてはぜひ再考していただきたいと思っております。基本理念とかキャッチフレーズが書いてあるんですが、ここで言われる言葉は、20年後を想像して、20年たっても地域の方々が皆、子供まで含めて共通に語れる言葉でなきゃいけないと思っているんですね。本当にこの言葉でいいのかなと。

一つ基本理念を導くときの手法として、まず足りないもの、過去この清水の港にあって現在足りないものは何なのか、ここから見出す必要があると思います。

足りないものさまざまあるんですけども、一つは、大きく象徴されているのが、住みたい「みなとまち」になっていないと。地域から人口流出している問題について、これは

実は物流が進化していった結果起きた現象であると僕は思っています。住みたい港になるためにどうするのか。

そして、さっき観光という話をしましたが、新たな賑わいをつくっていく。人口流出してこのまちが人が住む場所ではなくなっていく現象を、新たな賑わいで住みたいまちに変えていくことが目的なのではないかなと。この資料の下のほうに「選ばれる港」とも書いてあるんですけども、やはり、ここの足りないものから自分たちが今何をしなきゃいけないのかということを出し出す必要があると思います。

そしてキャッチフレーズはもっと短く。地域の住民の方々もそうですけれども、外から訪れるの方々にとっても刺さる言葉で行く必要があると。それは、世界の方々も含めてこの言葉が言えるようなものであること。もしその中身の意味がわかりにくくても、最初の初代に清水がなれば良いという気持ちで新たなキャッチフレーズをぜひ考えていただきたいと思っています。

私からは一つ、質問というよりもぜひ考えていく必要があるというのが、旅客船の就航の数ですけれども、計画の数字がやはり僕もかなり高い数字だなと思って見えています。高いから「ああ無理だろう」というとかいうことではなくて、これを実現するために必要なことを。施策で日の出の石造りの倉庫等の話をされているんですけども、この石造りの倉庫群だけでは。クルーズ船のお客様をここへこれだけの数、目標 20 年後 165 の船を迎え入れるためには「選ばれる港」にならないと成立しません。

先ほど尾道の事例がありましたが、「ONOMICHI U2」は私のほうの企画でやらせていただいています。実は、クルーズ船が、スーパーヨットを含めて寄港できるような環境は全くありません。でもそれは、スーパーヨットの方々も含めて世界からそこを目指して来てくれるような企画を最初から組んだんです。

じゃこの清水の港が、世界からここの港に寄港したい、ここにいたいと思わせるためには何をするのか。そのためのキーワードはやはり観光の部分で、今「富士山」というキーワードばかり来ているんですけども、富士山だけでなく、全てにおいて「日本唯一の」とか「世界まれに見る」とか、そういう環境を折戸を含め三保・日の出エリアに行きたいと思わせるぐらいインパクトのある計画を立てていかないと、これ、165 の数のクルーズ船を迎え入れる、スーパーヨットを迎え入れることは不可能だと思っています。それが何なのかということを探索できるだけの方向性をきちっと将来ビジョンの中に落とし込むべきなのかなと思っています。

例えば何かというと、一つは、シンガポールの Marina Bay Sands (マリーナベイ・サンズ) のインフィニティプールがどれだけ世界のメディア、それから SNS に流れているか。先ほど、SNS で拡散するぐらいのという話がありましたけれども、「ONOMICHI U2」という施設をつくったときも実はインスタ映えは意識しました。かなりの角度、背景、それこそインスタ映えのフотスポット、いろんなことを考えたんですけども。

折戸を含めこの清水の港全体に唯一無二の場所、世界に情報発信、写真が売れるぐらいのそんな場所がどれだけできるのか。このキーワードはどれだけ港際を活かしていくかということがポイントだと思います。水面と港際を活かして世界唯一無二のもの、わざわざそこへ訪ねてくる、わざわざその写真を撮りたいと思うものをつくらない限り、165 のクルーズ船も、そして新たな賑わいを創出していくことも不可能だと思っています。ぜひ、20 年後、そんな世界がこの清水の港に広がっていくような構想を具体的に書けるような内容にしていきたいと思っています。

私から以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。

質問もありましたので。それと、キャッチフレーズについても質問がありましたので、事務局。

○事務局 (木村) 今の御指摘、キャッチフレーズというよりも主に基本理念のところについて、「まれに見る」とか「世界・日本唯一の」とか、そのようなインパクトのある言葉、確かに必要なところがございます。それらについてはもう一度事務局で検討させていただいて、北村委員とまたお話しさせていただきたいと思っております。

また、観光の側面でございますけれども、こちらの 8 ページの中には、「交流人口」とか、クルーズ船を頭に書いちゃっておりますので、「クルーズ船乗客を始めとする」云々というところで。観光のところが薄まってしまっていて表現されているところが確かにあるのかもしれませんが、その辺の表現ももう少しわかりやすい形に変えることができれば、また事務局で検討してみたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

○須野原委員長 引き続きまして、西尾委員から行きます、最後に行政と思えますが。

○西尾委員 まず、50 ページで、浚渫土の処分用地を防波堤の外側に設定していただくのは大変いいことだと思っています。これはそうは書いてありませんけれども、いわゆる人工島と私は捉えているんですけども。

これを埋めてそのまま終わりというわけではもちろんないと思いますので、そうすると、

その下のほうに書いてある丸い点々で、貝島と袖師埠頭のところに道路を設定してありますけれど、これはむしろ、ここ、二つつくるということはないでしょう、あり得ないでしょうから、この道路は、この上の浚渫土砂処分用地の部分と新興津を結ぶ道路のほうではどうなのかなと感じます。もし可能であれば、ここと三保のエリアを結ぶのは無理なのかなという点が一つ。

それから、53 ページに、利活用イノベーションゾーンとして右の真ん中あたりに黄色い丸で書いてあるんですけども、このエリアは清水駅周辺ということでしょうが、これだとあまりにも狭いエリアだし、貧弱な構想じゃないかなと。もうちょっと広範囲の設定をしまして、もうちょっと具体的なものが何か欲しいなと思います。

それから、これ全体がいろいろ時代の要請とかを検討していただいていますし、いろんな多方面にヒアリングしてつくっていただいているなというのにはよくわかります。ただ、現状のハードの再編だとか機能強化ということではやるわけですが、ということは、現状使いながら手直ししていく部分が非常に多いわけです。現状でもバース不足が起こっているわけですので、この整備の順番をしっかりと考えていただかないと、技術的にむしろ機能ダウンという部分が起こりかねないですから、そのところをしっかりとお願いしたいということ。

以上3点です。お願いします。

○須野原委員長 質問がございましたので、事務局からお答えをお願いします。

○事務局（有本） まず、50 ページの浚渫土砂処分用地検討ゾーンに絡んでの御質問で、中央に「○○○」って白い丸で道路計画を記載させていただいておりますが、これは現行の長期構想を踏襲したものを記載させていただいております。

御指摘のとおり、浚渫土砂処分用地が埋まった暁にはということですが、まだ貝島のほう埋まり切っておらない状況で、まさに埋まりそうだということで今後の利用を考えているさなかでございまして。交通量が増えてくれば三保と興津・新興津、袖師のあたりを結ぶのは可能性があるのかなと我々考えているんですけども、現時点ではなかなか難しいのかなというところもあり、計画としては一応そういう構想は持っておきたいということで現状のままとさせていただいております。

土砂処分につきましても、埋まり切ればというところがあるんですけども、ここにつきましても、今後計画を詰めていく中でどういった大きさにするのかとかいったところを詰めていかなければなりませんので、そこを前提にした道路計画はちょっと時期尚早かな

と考えておりました。現時点ではこのようにさせていただきたいと考えてございます。

それから、53ページの駅のちょっと右手、清水駅という表現がないのでわかりづらいですけれども、利活用イノベーションゾーンということで黄色い丸を書かせていただいております。それから、冷熱利用ゾーンということで青い丸で書かせていただいておりますが。御指摘のとおり、このあたり、駅前にタンクが使われていない状態で、土地としてはJXTGさんの土地ですけれども。その他、フェリーが駅前に移転してくるとかささまざまな要素がございまして、もう少し広い範囲で利活用を図っていくということで、そこはまた記載を検討させていただきたいと考えてございます。

それから、事業というかプロジェクトの実施の順番につきましてということでございませぬけれども、おっしゃるとおり現状でも、前も挨拶で申し上げたんですけれども、「ちきゅう」が接岸しているのに荷役のために出ていってもらおうとかいった事態も起こっているのは我々も重々認識しております、実施に際しましては、港湾の利用に支障がない形でプロジェクトを進めていきたいと考えてございます。そのあたりも、今後順番をどうしていくかという、理想的にそのままいくかどうかはわかりませんが、しっかりと詰めて考えていきたいと考えてございます。

以上です。

○須野原委員長 では、望月委員、お願いします。

○望月委員 望月です。私は客船誘致委員会ということで出席させていただいておりますので、北村さんですとか稲葉さんのおっしゃることはよくわかります。

私ども30年この客船誘致をやっておりますけれども、清水港はなかなか売れるものがなくて船が全然来てくれなかった。ようやくこの前富士山が世界遺産になりまして、それが一つのポイントになりまして船が来始めた。

それで、県さんのかわりにちょっと私が説明しますと、2年前に、国交省さんが頑張ってくれて国際クルーズ拠点にノミネートされた。それに香港のゲンティンという会社が興味を持ちまして。横浜じゃなくて、清水を拠点としてハブポータ的に動かしたいというゲンティンの希望がありまして、ターミナルも自分たちで投資してつくりましょうということで現在進んでおります。そのときのベースになる数字がここで大きく、2030年には105回入れますよというのが出たよ。それ以外の数字は、私どもがやっているいわゆるラグジュアリーの船を誘致することの中です。だから数字としては非常に大きいですね。ただし、これは、中国のマーケットがこれから経済的にもどうなっていくかによって非常

に厳しいものはあろうかなというものはありますけれども、方向としてはそういうことで来ています。ですから私は、客船誘致委員会の考え方としては、日の出地区は方向性としてはそれでいいと。

ただし、先ほど観光という言葉がないとおっしゃいましたけれども、まさにそのとおりで、やはりこの清水、静岡は、どちらかという観光というよりも物流的な港の都市であるということなんですね。そういう意味で、観光として売るには非常に弱いのが現状です。これを20年後どういうふうにしていくかと。清水なり静岡が何で生きていこうかっていうことになる、観光がどういうポジションのところまで持っていけるか。それを県を初めとして静岡市もそうですけれども、観光をやるんだと、観光都市にしていくんだということがはっきりコンセプトとして出ていけば、それなりの方向で行かなきゃいけないんじゃないかなと。

少なくとも日の出に、先ほどもお話が出ましたけれども大きな船が入ってくれば、お客さん5,000人ぐらいいるわけですね。そうするとクルーも2,000人ぐらいいるわけです。彼らたちがおりて、岸壁でお店があればお金を使ってくれるわけです、岸壁だけでも。ところが、そういうお店もないじゃないですか。だから、それまでには、市のほうで今考えている海洋文化拠点なるものが、水族館ができて周りにいろいろなものができて、少なくとも日の出の地区で食いとめようと。

あとの問題はインランドでどれだけ観光というものができ上がって行って、お客さんが「清水へ行きたいな」「静岡へ行きたいな」ということになっていくのか。今は富士山でもっているんです、はっきり言って。だけど、富士山だけじゃだめですよ。ですからそれは、先ほど言った折戸湾、折戸湾も旅してほしい。私に言わせれば、江尻港のところも一つの観光として、江尻港から日の出に、それで折戸湾にというものができ上がって、やっぱり清水も観光の港なんだな、観光都市なんだなということがアピールできていかないんじゃないんじゃないかなと。こんなふうに思っているんですけれども。

何か県の代弁をしているようですが。いや、そんなふうに私考えるので。

だから、スーパーヨットにしてもそうなんですよ。スーパーヨットもクルーズ船と同じなんです。ただ、クルーズ船の場合……。

○須野原委員長 済みません。ちょっと時間押していますので。時間が押していますので、簡潔にお願いします。

○望月委員 あっそうですか。じゃそういうことで。済みません。

○須野原委員長 ありがとうございます。

引き続きまして、前田委員、お願いします。失礼しました。

○前田委員 清水みなとまちづくり公民連携協議会の前田です。ふだんは大学で都市工学を研究しております。

私からは二つあります。

一つは、清水港は大変小さいですね。貿易額に対して面積、水域は小さいですので、今日前半の方々が評価されたように、内陸に拠点を面積的に拡大するか。

もう一つあるのは、田子の浦港と少し役割分担するというんですかね。両方とも重要港湾で、あれだけ近い例ってあんまりないんじゃないかなと思うんですよね、お互いが。ですので、田子の浦港との流通、物流については、私物流の専門家じゃないのでジャストアイデアですけども、田子の浦港は後背市街地が比較的遠くにありまして、工業用地とか港湾地区がかなり奥深にありますから、そこは考えられるんじゃないかなと思います。

もう一つは、50ページの全体方向性の航空写真のゾーニングですけども、端的に言うと、富士見埠頭が難しい状況にあるなと思います。今回は長期構想、長期計画が20年計画ですので、この富士見地区にも青いライン、物流を残そうという方向性は理解できるんですね。やはり周りにも産業が立地していますし、今の既存のインフラをうまく使うっていうのは20年間はあるんですけども、果たしてその次はどうなるかということになるんじゃないか。これだけ湾の奥に物流があるのは、いろんな意味で物流にとって不便な部分もありますし、今おっしゃったような観光にとっても若干支障になる部分もあるかなということかと思えます。それは次の長期構想のときに少しネタも残しておけばいいのかもしれない。

それで、私は、この村松運河の埋め立てについてはあまり。可能性をちょっと。何て言ったらいいんですかね、今回の長期構想への書き方。31ページのように運河を埋め立てて裏動線をとって、私も都市工学の専門ですから、これでアクセスが非常に向上して接道がよくなって倉庫もすごく使いやすいのはわかるんですけども、一方で、この31ページの左手、将来のほうに「外貿バルク貨物」って書いてあるんですが、後のほうのページを見ると、クルーズ船を3隻ぐらいここに暫定的に着岸できるようにしておこうという構想もあるわけですね。つまりこの富士見埠頭には二面性があって、産業を維持したいっていうのもありますし、これから清水の港が変わっていくときのいいストックとしても使いたいということもあると思うんです。

そのときに、仮に後者、観光のために富士見地区を次の 20 年で使っていこうとなったときに、この村松運河は絶対に使えるんです、と僕は思います。これだけ湾の奥。清水港を見ただけでも江尻港、日の出、全部観光利用されているところは船だまりなんですよ。湾に面さない一歩入ったところ、昔そこに小さい船がたまっていたところを使わなくなって、それで観光にかわっていったんですね。

これは別に清水だけじゃないです。私、第1回の構想委員会サボりましたけれども、そのときハンブルクに行っていました、ハンブルクでも湾の奥、インナーハーバーは、「そこ、道路にすればいいじゃん」と思うようなところが全部運河で残っています。アムステルダムもそう、ロッテルダムも、インナーハーバーはみんなそうやって、それが観光の資源になっています。清水を今それに全部色を変えるのは難しいかもしれないと思うんですね、20年ですから。

私はこの道路計画もあり得ると思うんです、埋め立てして効率よくするのも。ただ、壊して復元できるのと、壊しちゃったらもう復元できないものがあると思うんですね。私は水面は復元できないものだと思うんですね。ですので、もしこの長期構想の中にこの運河の埋め立てを入れるのであれば、ちょっと書き方を工夫して、再考できる余地を少し残すとか、20年後にもう一回判断できるとか。先ほどお話にあった興津の地先の残土の埋立地のよう、お答えがあったように、まだそれは貝島の後にやりますよというお話がありましたよね。そういったタイムスケジュールも考えて、少し。たかだか 15m から 18m ぐらいの水域ですけども大事です。

20年前のこと、もっと前ですね、今考えてみると、清水港線のこともありますしね。たくさん残っていますけれども、あの上に建物が建っちゃたりして。交通はなくなったとしても、あの線路の空間が全部こう連続で残っていたらどれだけよかったです。今いろいろとモビリティの話をしてはいますが、それを載せることができたというふうに。今だから言えますけれどもね。

ですので、少し長期的にそういった水面インフラについては考えるような書き方。決してこの交通計画を、31 ページを否定するわけではないですけども、まだまだ判断には時期尚早でないかということです。

以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。

引き続き、高山委員、お願いします。

○高山委員 高山です。

私、清水区の自治会連合会の会長という立場で、住民の代表という感じで出させていたでいるんですけども、こういう区分けされた絵を見るのも初めてですし、今タイムスケジュールの話もあったんですけども、本当に 20 年の間にこれが全部、この中身はまだなかなか入っていないんですけども、完成できるのかなっていうのがまず一つあります。

それよりも、今現在もう清水区そのものがだめだ、暗いだって言われている中で、私たち自治会は、やっぱりそれを払拭するために何をするかっていうことで一生懸命頑張っているんですけども。やはりまちの活性化とか賑わいづくりとかっていうのは、先ほど北村さんが最初のほうで言っていたこととか望月委員が言われたように、やはり観光だと思えるんですね。

当然港は物流の拠点であって、それはいたし方ないことであって。今何が足りないかという、やっぱり港の周りに人が集まりにくいというのがまず 1 点ある。また、せっかくクルーズ船が来たのに、その人たちが港の周りで時間を潰すことができない現状があります。

これは当然食の産業ということで、50 ページにありますように、「食の産業 産業関連ゾーン」という、これ 1 カ所しかないんですね。私ら素人がいろいろ話したり意見を出し合ったりする中で今もいろいろ考えてくれる人がいまして、やはり、人がまず集まる、流入してくる一番の集まりやすいところは、食べることができるところと。それは、その中身の問題もありますけれども、いかにそれが高級なものであってもそこを目指して来っていうのは、先ほど北村さん言われたように、目指して来だけのものがあれば私は盛り上がっていくんじゃないかなと思っています。

私たちはただいろんなアイデアを出して、それを実行してもらおうかどうかという立場ですけれども、清水港がもっともっと盛り上がっていくためには、人が集まるためには何が必要か。先ほども言いましたように、当然物流が一番大事ですけども、人の交流というのを目指したときに、観光文化ということを考えたときに、やはりこれではちょっと物足りない部分があるなど。

もう一つは、せっかくこれだけ多様化したいろんなアイデアを地域別に分けてくれてはあるんですけども、その中身がこれからどこまでどういう形で埋まっていくのかっていうのもちょっと心配と興味があります。

以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。

次、海野委員、お願いします。

○海野委員 静岡新聞の海野です。

皆さんいろいろおっしゃっているんですけども、私は本当に物流、20年後には必ず高度化する物流をにらんでの構想としては大変意欲的で、よくできているなど思っております。

その一方、ちょっとやっぱり疑問は幾つかありまして。

先ほどどなたかおっしゃったんですけども、例の利活用イノベーションゾーンの近くのところですね。ここはいろいろ書いてあって、LNGのバンカリング機能併設、あるいは冷熱利用、利活用。やっぱり一番ネックになるのはこの油槽所、油槽タンクだと思います。

今回、パブリックコメントが近いですのでなかなか書き切れるものではないと思うんですけども、ここをある程度方向性をつけないと、あるいは、もう本当にこの会社と話をしてちゃんとしたことをやらないと。とにかく一番この構想の中で真ん中になりますので、しかも明らかに未利用地ですので、ここを何か方向づけといいますか、想定というか理想像をつくっていかないと、この構想全体がちょっともったいないといいますかね。20年後にはまだ解決していなくてその先の構想かもしれませんけれども、ある程度方向性をつけたほうがいいのではないかなと思います。

あと、折戸の奥につきましてはいろいろ自然環境に対して前向きな議論があるんですけども、興津駅の前緑地、ふれあいゾーンについてのコメントといいますか項目があまりなくて。ここを含めて清水港って考えるのでしたらやはり、例えば「海づり公園」をなくしておられるわけですから何か持っていくとか、親水的なものを持っていくというところを。特にやっぱり興津駅から近いですので、貨物でもなく、普通の市民の憩いのゾーンとしてどういうふうにしていくかっていうのはもう少し入れていったほうがいいんじゃないかなと思います。

もう一つだけ。水質について何も書いていないんですけども、やはり「愛される」といいますか「選ばれる港」になるためには水質が大事だと思います、幾らこうやって船が入るといっても。その水質を保全あるいは浄化するためにはどうしていったらいいかということをやったり触れていったほうがいいんじゃないかなと思います。

以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。

特にコメントありますか。

○事務局（木村） 御指摘のありました駅前の用地でございますけれども、やはり民間企業様の所有地ということもございますので、県といたしましても、その辺につきましてはやはり動向を注視して、今回のこの計画を策定する中で何らかの動きがあればこれには取り入れていきたいとは考えております。

興津についてはまさに御指摘のとおりで、今現在計画をつくり、まさに現場が動いているところでございます。それらについても、確かにこのところ、具体性がある絵が抜けておりますので、もう少し取り込んでいきたいと考えております。

水質の改善については、先ほど佐々木先生からも御指摘がありましたように、折戸湾のところなどで藻場の形成等について私ども施策を入れているんですけども、しっかりとした記述、多少浅いところがありますので、それらがどのような効果があるのかとか、そんなところについてより深い記述を考えていきたいと考えております。

以上でございます。

○事務局（有本） 済みません、補足で。

興津の関係ですけれども、高山会長もいらっしゃいますけれども、地元の方々といういろいろ、市も入って話をさせていただいておまして、絵についてはここにこういうものを配置してというところは今詰めさせていただいております。もうちょっと細かいデザインみたいところはこれからというところがございまして、そこは県で作業を進めておるところでございます。

作業過程では実はその絵も入っておったんですけども、いろいろいじっている段階でとってしましまして。というのも、今動いている話で、我々としてももうこれは完成に向けて動いているという認識でありまして、その先を描いていくというつもりでおったものですからそのあたりが抜けてしまっておりましたので。どのような形か、追加したいなど考えております。

○事務局（杉山） 済みません。最後の、先ほど言いました JXTG のところですが、この長期構想とはまた別に、それこそ前田先生を会長として公民連携協議会という中で、いわゆる港湾区域だけ、公益区域を包括した形で、この清水みなとまちづくりについて、市の関係者も入っていただいて検討しております。いずれ JXTG さんに行って意向等を確

認する必要があると考えておりますので、何とか絵に落とし込めるように、また前田先生ともども協議していきたいと思っております。

以上です。

○須野原委員長 次、行政。まちづくりの話もありましたので、静岡市の山本政策官。

○田辺委員（代理：山本） 静岡市の山本でございます。

私ども、県の皆さんと一緒にいろいろ事業を進めさせていただいています。県で海を機能分けしていただいで、我々はその裏側のほう、内陸部で産業振興ですとか賑わいづくりだとか、それから当然観光も入ってまいりますけれども、その辺をやっついていかなきゃならない立場で、北村さんがいっぱいおっしゃっていただいたあたり、本当にここに刺さりました。本当に、どういうものをうちの持ち味として出していくのかというのは、これからちょっと議論させていただいて、ここへ反映させていただけるようお願いしていきたいと思っております。

まあまあお時間も過ぎているところですが、幾つかございまして。

今杉山局長からありました JXTG のところは、地権者の意向もありますので、我々もできるだけ早くアプローチして、どういうことなら書いていいのかというのを県の皆さんと一緒に当たっていきたいと思っております。

それから、日の出については、我々がつくろうとしているものはミュージアムですから、そこにいっぱい人が集められるように。そこだけじゃなくて、その周辺の今倉庫になっている部分も、商業ですとか観光的な開発と一緒にやっついていただけるようなことをこれからしていきたいと思っております。

いずれにしても、ソフト事業ですとか産業振興と観光振興とか、その部分は我々も一緒にやらせていただきますので、もう少しこれの充実に努めたいと思います。

ありがとうございました。

○須野原委員長 ありがとうございました。

国のお二人、特に御意見があれば。

まず、木村委員。

○田中委員（代理：木村） 国土交通省中部地方整備局清水港湾事務所の木村でございます。委員の港湾空港部長田中は所用により欠席させていただいております、私が代理で出ております。

私から二つございます。

一つは、国の立場として清水港に求めるものということで、やはりコンテナ、RORO、クルーズの拠点として法律上も位置づけさせていただいておりますので、そういった主要な機能につきましては清水というか、静岡のみならず全国的な視点でしっかり機能を確保していただければと思っております。

一つお願いですけれども、47ページの防災・減災機能のところ耐震強化岸壁がございます。清水港、現在国際コンテナの機能も非常にありますけれども、国内のRORO船の機能としても非常に拠点性が増しておるところでございます。一方で、この将来計画を見ますと、今もRORO船着いておりますけれども、将来のRORO船のバースのところは耐震強化の計画にはならないことになっておりますけれども。やはり清水、静岡のみならず東日本から九州方面に向けての海上物流の拠点として将来的には大きなポテンシャルがあるかと思っておりますので、ぜひこのRORO船の埠頭につきましても耐震改良をやって、新たな物流機能維持用の候補として位置づけていただければと思っております。

それから、二つ目でございます。同じくRORO船で、多分23ページの図がいいと思っておりますけれども、コンテナ、ROROについては、背後の道路網との関係性が非常に重要かと思っております。清水港、これから中部横断道、それから新東名の神奈川県区間、それから新東名の静岡県については6車線化でやるのがもう決まっております。また、この図の青い矢印のところにつきましては、国道1号の清水立体の工事も始まっております、将来的には清水インターから信号なしで新興津のほうに向かうことになっていきますので、隊列走行ですとか自動運転も非常に導入しやすい関係になるかと思っておりますが、これは、詳細はもしかしたら港湾計画の段階かと思っておりますけれども、新興津のほうにはダイレクトで行きますけれども、袖師のRORO船のターミナルを抜けての道路の動線が少し鋭角になってしまうような形に見えますので、RORO船のターミナルへの国道とのアクセスについても少し検討していただければと思います。

最後ですけれども、いろいろさまざま議論ありました50ページの話でございます。

清水港の長期構想、いろいろ課題がある中で前向きな検討をしていただいていると思っております。一方で、いわゆる50ページの丸の書いてあるゾーンだけではなくて、丸の外側にもこの清水港の元気な力を波及していただくことが静岡市にとっても重要なことと思っております。

その中で、興津地区ですとか江尻地区ですとか、緑で内陸との矢印を書かれておりますけれども、実はこの矢印、この図面にしか出てきません。当然事務局ではまちのサイドと

しっかり連携しながらという意思表示だと思うんですけども、この場で議論するかどうか分かりませんが、この円で書いてある中だけじゃなくて、外とのつながりもしっかり念頭に置きながら議論していただければと思います。

以上でございます。

○須野原委員長 ありがとうございます。

続いて、田中委員、お願いします。

○田中委員 清水海上保安部長の田中でございます。海上における交通安全の話を担当させていただいていますので、三つほどお話をさせていただきます。

もともと私も船乗りですので、海からの視点という話を以前もさせていただきまして、清水は広くないと、港としては大きくないよという話はさせていただきましたので、具体的な話をここで三つほどさせていただきます。

まず、今回の資料の中で、具体的なデータとしては二つありました。コンテナの物流、貨物量を TEU であらわす数字が約 4 割から 5 割増しという数字と、あと、旅客船の数が増えている、170 幾つという数字ですけども。

TEU の場合は、船舶の大型化に合わせて船の数が増えるかどうかはまた別の議論です、船が大きくなれば船舶の数は増えませんので。ですが、旅客船の場合は、もう直接船舶ですので、それが日の出に着くとなると、奥にある富士見の埠頭に対する海上からのアクセスが非常に厳しくなる場所があります。

現実、例えば 32 ページの図でいいますと、今カナサシ造船が入っているところ、ここは弁天崎というふうに言うんですけども、ここの沖が浅いということが現実にパイロット、水先案内人から話が出ております。そうすると、この奥にある富士見の埠頭は利用性としてはちょっと低くなるので、そこは将来的に考えていく必要がある気がしております。

もう一つです。新興津のコンテナターミナルに船が入ってくる。TEU 計算なので船が増えるかどうかは別の議論です。船が増えるとしたら、港の入り口は、航路が濃い水色で書いてあります真ん中の 1 本しかありませんので、この港の流通の形をどうするかということを考えていく必要があると思います。そのときには、誰が見てもわかるんですけども、新興津の前から海に出る道、今防波堤があって将来的には浚渫土砂の埋め立て場所になるかもしれませんが、これをどう使うかは視野として考えておく必要があると思います。今は直接考える必要はないと思いますけれども、視野として考えておく必要があると思います。

もう一つです。折戸の中の部分をふれあいゾーンとしてスーパーヨット等の船を入れるのであれば、あそこにおける安全対策が必要になると思います。現実は今防波堤があって入り口が非常に狭いことと、中に貯木を係留するための杭というんですか、コンクリート製のものがいっぱい入っています。これをどうするかということを経済的には考えなければいけないと思います。

20年先のことを今から議論する、今の話は議論する必要はないと思いますけれども、具体的に船が増えていく、貨物量が増えていく、それから、現実にあそこを、折戸の中をマリーナとして行政の側からセットするんだよと言うとなると、ちょっとその必要はあるのかなと考えております。その視点が一つ。

最後に、船乗りとしての視点で一つだけ。

私の所掌とは直接関係ありませんけれども、海から見た清水の港の視点は富士山だけではありません。清水の港も、沖合から見ると非常にきれいに見えます。この資料の中に富士山と青白のガントリークレーンがセットになった写真が何ページかにありましたけれども、あのガントリークレーンはよそにありませんし、富士山を見るのではなくて、清水の港に入ってくるシーンを見てもらっても、南側にある三保松原、それとまちの景色、色合い、それと背景の山並み。これは非常にきれいだと私は思っていますので、富士山だけではないということをぜひ皆さんにアピールしておきたいと思っておりますのでよろしく願います。

以上、結果4点になりました。

○須野原委員長 ありがとうございます。

最後に、中原審査官。

○中原オブザーバー オブザーバーの中原でございます。ちょっと時間も押して恐縮ですが、委員から御指摘があったことも重複しますが、3点コメントさせていただきます。

1点目は、超長期を見据えた構想の中でこの長期構想というものがどういうふうになるか。二つ目は、岸壁、港湾の利用というものをしっかり考えて、荷主、物流事業者の方々にはいかにどのような使い方、ソリューションを与えて港を活性化していくか。三つ目が、まちづくりとの関係でございます。

まず一つ目でございます。先ほど富士見であったり江尻ですかね、いつまでもこの姿なのかという御意見がありましたけれども、20年を見据えたということでもありますけれども、

やはりその先を見据えた、超長期を見据えた機能の再配置だったり移転だったり集約だったりを考えていくべきなのかなと思っています。

現在も清水港でしっかり役割を果たされている企業さんがいらっしゃいますので、すぐに調整はできないのかもしれませんが、ですので、今回の長期構想に直接的に反映はできないのかもしれませんが、例えば、企業さんの設備の更新のタイミングと合わせて移転していくとかということができるのであれば、将来的な姿に関して、方針として握っておけるのかなと思っています。

そういう意味で、少し超長期を見据えた対応というところに関して、仮に枝立ちが変わらないとしても進めていただいて、フォローアップしていただければと思います。

二つ目がソリューションの話でございます。物流機能強化をされるということで、非常に効率的な絵を描かれていると思います。これを実際実現していくことに関しましては、荷主であったり、物流事業者さんとしてしっかり考えていただいた上で、どういう機能やスペックが必要になるかということになると思います。新興津だったり、興津は、コンテナ、RORO が連携して、また道路とも連携することによって非常にすばらしいターミナルになると思います。

一例ですが、中部横断道ができることによって、例えば長野の農産品みたいなものを早く清水から出せるという形で、そういうものをしっかり売りにしていく。農産品輸出の港湾だということを、静岡県の農産品だけではなくて長野県の農産品も扱えるようになるというポテンシャルをどんどん高めていただくのも一つアイデアなのかなと思っています。

三つ目がまちづくりの関係でございます。先ほど中部地整からも緑の矢印が1カ所だけということでありましたけれども、この資料を見ていると、結局水際の話でしかこの長期構想はしていないのかなと見えてしまいます。清水は長い歴史がある港でございますので、内陸部にも歴史的な、観光資源になるようなものが恐らくたくさんあるんじゃないかなと思っています。そういうものと港とが、横ではなくて縦でしっかり連携するところがクルーズ拠点をどんどん発展させていくためには重要なのかなと思います。事務局、静岡県さん、また静岡市さんでもしっかり把握し検討されていると思いますけれども、そういうものもこの長期構想の中にしっかり書き込んでいただくことと。

ほかの長期構想を見ていると、やはりクルーズ船が入る港は内陸も含めた観光資源をしっかりと整理されておりますので、それもまた資料に反映させていただきますと、「クルー

ズ入るんだけど、本当に大丈夫かな」っていう心配もなくなるんじゃないかなと思いますので、よろしくお願いします。

私からは以上でございます。

○須野原委員長 ありがとうございます。

時間も過ぎていますが、ほかに。

皆さんの御意見いただきましたけれども、さらにこれだけという御意見がある方はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

いろいろ御意見いただきました。

スケジュール的には、第3回は3月末ですが、その前にパブリックコメントがあります。一度整理して、委員の皆様、ショートノートスでお願いするかもしれませんが、改めて資料をお配りして御意見をいただいた上でパブリックコメントを受けたほうが良いと思います。その辺につきまして、若干事務局に作業をばたばたとお願いするものもありますけれども、そういう形で進められたほうが良いのかなと思います。

そういうことで、第3回に向けて、今日の御意見を踏まえてパブリックコメントへの資料づくりをした上で、委員の皆様、改めてというんですか、都度御意見をいただく形になると思いますけれども、それを踏まえてパブリックコメントに出したいと思いますけれども、それでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

○須野原委員長 ありがとうございます。それではそういう形で進めたいと思います。

私からは以上でございます。事務局にマイクをお返しします。

3. 閉 会

○事務局（池田） 皆様、長時間、30分ほど時間が過ぎましたが、御熱心に御議論いただきましてどうもありがとうございました。

今後のスケジュールですが、一報を入れさせていただいておりますけれども、第3回の委員会を3月27日水曜日13時半から、静岡県庁内で開催いたします。今日の2回目の委員会を終えて資料を修正した上でパブリックコメントを行い、その上で3回目の委員会を開くことになります。3回目の開催案内につきましては追ってお送りさせていただきますので、御出席のほどどうぞよろしくお願いします。

それでは、以上で第2回委員会を閉会いたします。皆様、長時間どうもありがとうございます。

いました。

【了】