

「物流・産業」部門幹事会（12月6日） 主要意見要旨

（全体）

- ・ これまで静岡県の経済インフラを支えるために物流基盤をどう整備していくかを考えてきたが、ものづくりの構造が変化している中で、これからは輸出中心から国内への輸入配送拠点として県経済の活性化を目指すべき。
- ・ 今後はアジア市場に頼らざるを得ないが偏重するのも良くない。欧米市場も引き続き我が国にとっては重要な市場。
- ・ 今後とも日本国内に基幹航路が就航し続けるのであれば、駿河湾港として対応力を備えておくことが必要。
- ・ 今後駿河湾港としてコンテナ物流をどのように創っていくか、対応していくか、シナリオのようなものを示せないか。
- ・ SWOT 分析による強み・弱みを見ながら、各港の施設整備計画の議論をしてはどうか。

（清水港）

- ・ コンテナターミナルについては、直近のコンテナ船の大型化動向や船社の投入計画を踏まえると水深 16m の必要性も考えられる。
- ・ 中長期的な県内産業の見通しの見極めは難しい。実際の伸びは需要想定よりも落ちるかもしれないが、新興津 C T への集約化を進めながら長期 106 万 TEU を目指す方向で良いと考える。
- ・ 基幹航路ではここ 2～3 年のうちに 1 万 TEU 超積載のコンテナ船の出現がピークを迎える。これら大型コンテナ船を受け入れる最低限の施設規模は確保しておくべき。
- ・ コンテナバースについては、大型化の視点や震災時の隆起を踏まえた規模あるいは構造としておくことが必要。
- ・ 実際の利用業者が使いやすい施設を整えることが必要。業者の意向を最大限取り入れた計画を考えることが大事。
- ・ 袖師第二埠頭で扱っている輸入メタノール船の大型化に対応した施設整備を早期に望む。
- ・ 貴重なビジネスチャンスでもあるため、整備の要請があがっている事項については優先度の高い対応を望む。※富士見埠頭や袖師第二埠頭の改良

（田子の浦港）

- ・ 石炭需要の増加により中央 1・2 号岸壁の利用度が今後高まることが想定される。
- ・ 寄港のバタニングを避けるためにも大型パルプ船対応の新たな水深 12m 岸壁が必要。
- ・ 中央航路の埋没対策を短期的対策として実施中。大型船への対応として、航路拡幅や航路変針の検討が今後必要となることも記載。

（御前崎港）

- ・ 御前崎港の新規 RORO 航路については、潜在需要を含めて、どのような配船が可能性であるが具体的な研究・調査が必要。
- ・ 西 1・2 号岸壁に接岸する自動車専用船は風の影響を受けるため、タグボートで支えながら荷役しており、その分の費用が嵩むと聞いている。何か西風に対する技術的な改善策はあるか。