

パブリックコメントの状況と対応（案）

資料 4

パブリックコメント：平成 26 年 2 月 19 日（水）～3 月 11 日（火）

意見：17 件

港別内訳：【清水港 7 件】【田子の浦港 7 件】【御前崎港 3 件】

部門別内訳：【物流・産業 10 件】【防災・危機管理 3 件】【交流・生活・環境 4 件】

【物流・産業】

| 港名 | 意見 | 意見に対する考え方 | 資料－2 (概要版) | 資料－3 (本編) |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|--------------------------|
| 清水港 | ➤ 背後幹線道路へのアクセス強化として、清水インター線の立体交差点 4 車線から 2 車線を「ボトルネック」としているが、その定量的な根拠はあるか。この「ボトルネック」を課題とする前に、コンテナ関係車両が国道 1 号 BP、東名、新東名さらには中部横断自動車道等をどのような割合で通行するのか計画し、道路整備・交通対策をどうすべきかを示すべきではないか。 | ➤ 清水インター線立体交差点に関する交通量の数値を把握していないので、「ボトルネックとなっている」という確定した表現を改め、清水港と連結する幹線道路をどのような割合で港湾関係車両が通行するのかを検証し、その結果を踏まえ道路管理者と協議していく。 | 3 章 P. 24 | 1 章 P. 24 3 章 P. 92 |
| | ➤ 外内貿バルク機能移転であれば、日の出 4, 5 号上屋ではなく 4, 5, 6 号上屋の 3 つ一体ではないか。また、短期対策としてこの 4・5・6 号上屋の機能移転を明確に記載すべきではないか。 | ➤ 上屋自体の移転は 4, 5 号であるが、上屋機能は 6 号を含め移転するので「日の出 4 号・5 号・6 号上屋」とする。また、短期対策の取組として港別の整備基本計画に明記している。 | 6 章 P. 54 P. 56 | 6 章 P. 222 P. 224 |
| | ➤ 物流機能の再編を図るため、短期として日の出埠頭の 4, 5 号上屋を興津第二埠頭に移転し、中期として日の出 4 号岸壁のバルク機能を袖師第一埠頭へ移転するとあるが、4, 5 号上屋は岸壁機能の移転と合わせ袖師第一埠頭に移転するのか。 | ➤ 興津第二埠頭は長期的には、袖師第一埠頭と併せ、バルク取扱機能が残るものとしており、移転した日の出 4 号, 5 号, 6 号上屋は当該箇所に存続する。 | 6 章 P. 54 P. 56 | 6 章 P. 222 P. 224 |
| | ➤ 新興津地区のコンテナターミナルの機能拡充は、社会情勢等の変化に対応した慎重な検討が必要。 | ➤ 整備に際しては、駿河湾港を取り巻く社会情勢の変化に注視するとともに本計画についても継続的に PDCA サイクルによる進行管理を進め、必要に応じて計画の見直しを行う。 | 7 章 P. 64 | 7 章 P. 232 |
| 田子の浦港 | ➤ 航路水深を恒久的に維持する航路変針を短期・中期計画とする必要がある。 | ➤ 航路変針のためには、埋没予測手段を確立し変針範囲を特定する必要がある。予測手段の確立には、防波堤に堆積する量、方向さらには流入時の波浪等の観測結果が一定期間必要である。さらに、変針に伴い既設の波除堤を一部撤去することが予想され、代替機能の確保が必要となる。このように、実施に伴う課題の解決に時間を要することから、長期プロジェクトに位置付けたものである。 | 4 章 P. 33 6 章 P. 58 | 4 章 P. 124 6 章 P. 226 |
| | ➤ 維持浚渫とその処分方法等の今後の方針が明記されていない。 | ➤ 「交流・生活・環境」の機能分担と連携のあり方の中で、建設発生土（維持浚渫土含む）について「県内の広域的受け入れ」の方針を示しており、受け入れ先として御前崎女岩地区と清水港貝島及び興津埠頭間としている。 | 5 章 P. 43 | 5 章 P. 137 6 章 P. 145 |
| | ➤ ネットワーク強化の機能を図るため、臨港道路 7 号線の 4 車線化を中期計画に組み入れる必要がある。 | ➤ 臨港道路 7 号線と接続する県道田子の浦港富士インター線は 2 車線道路として都市計画決定されているので、4 車線化には都市計画の変更が必要となる。物流機能の円滑化を図るためには、跨線橋を含めた 4 車線化は必要と考えるが、対応については道路管理者と協議していく。 | 3 章 P. 25 | 1 章 P. 25 3 章 P. 95 |
| | ➤ RORO 船に対応したヤードの活用等、石炭以外の利活用の検討が必要。 | ➤ 岸壁背後用地等が狭隘で、駿河湾港の湾奥部に位置する田子の浦港の場合、ある程度の面積を必要とするシャーシプールの確保が難しいこと、航程のロスが大きいこと、御前崎港との競合回避の観点から RORO 船の導入は困難と判断した。その他の利活用についても、現時点では需要が確認できなかったが、今後、新たな需要が発生した段階で対応していく。 | 3 章 P. 18 | 3 章 P. 75 |

| | | | | |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------------------|
| 御前崎港 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ ROROの北海道貨物の品目は何か。単にモーダルシフト期待量か。 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 新規北海道航路の貨物は、北海道発貨物は農水産品や紙・パルプ、北海道着貨物は日用品等の雑貨品や金属機械工業品等が想定される。平成24年度の内外貿ユニットロード貨物流動調査（国交省港湾局）によると、静岡、山梨、長野3県の北海道発着貨物のRORO・フェリー輸送車両潜在台数は年間約25千台と推定される。また、物流センサスによると、静岡県の北海道発着貨物のトラック輸送車両潜在台数は年間約25千台と推定される。これらの一部を御前崎港から発着させることが可能と判断し、現在、御前崎港に就航しているRORO船の積載可能台数を基に年間92万トンを設定した。 | | 3章 P. 67 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 主たる取扱品目である完成自動車が発退している中、今後の港湾運営整備について示すべきである。 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 駿河湾港の機能分担と連携イメージにおいて、御前崎港は「県西部のものづくり産業を支える物流拠点」と位置付け、それを実現するための取組施策としてROROTターミナルの強化や循環資源貨物の取扱機能の強化を図ることとしている。 | 6章 P. 46 P. 49 | 6章 P. 141 P. 142 P. 147 |

【防災・危機管理】

| 港名 | 意見 | 意見に対する考え方 | 資料-2 (概要版) | 資料-3 (本編) |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------------|
| 田子の浦港 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 田子の浦港は他の2港と比較し、津波浸水被害が軽微と想定されていることから、発災後の防災拠点機能としていち早く機能する。そのための短期施策を盛り込んで欲しい。 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 地震・津波等の大規模災害に備え、避難体制の確保から物流機能の再開に至るまでの計画を「静岡県みなと機能継続計画（みなとBCP）」として策定を進めている。田子の浦港についても、協議会を設置し検討を行っており、今後の施設整備については協議会の検討結果を踏まえ対応していく。 | | 4章 P. 100 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 富士地区では5,6号岸壁の増深改良による物流機能の強化とフェリー埠頭や緑地の整備による交流機能の拡充を進めようとしている。これらは互いに相反するものであり、機能分離のための施策が必要である。また、臨港道路15号線西側の歩道を嵩上げ耐震化することにより、歩車分離と津波の浸入防止が図れる。 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 富士5,6号岸壁は増深改良に合わせ耐震化に取り組むこととしているが、岸壁背後の臨港道路が一部2車線となっており、緊急物資の円滑な搬送に支障が生じる可能性があるため、今回、臨港道路15号線の拡幅を計画に位置付けることとする。また、西側歩道の嵩上げと耐震化については、隣接する関係者と協議しながら対応していく。 | 4章 P. 29 5章 P. 38 6章 P. 58 | 4章 P. 112 5章 P. 132 6章 P. 187 P. 226 |
| 御前崎港 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 大規模災害発生後のがれき処分地としてのポテンシャルは非常に高いので、計画改定に向け準備を進めて欲しい。 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 第4次地震被害想定では、災害廃棄物及び津波堆積物の合計発生量が最大で約4,200万トンと想定されており、本県においては、がれき処理対策の検討は不可欠と認識しており、現計画の土地利用の変更や埋立認可等の事業着手に伴う課題について、関係機関と協議し対応していく。 | 4章 P. 35 6章 P. 47 | 4章 P. 126 6章 P. 143 P. 144 |

【交流・生活・環境】

| 港名 | 意見 | 意見に対する考え方 | 資料-2 (概要版) | 資料-3 (本編) |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|----------------------------------|
| 清水港 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 日の出2号物揚場の旅客船（松崎航路）は江尻出発にする。JR清水駅からの乗客を乗せて日の出に寄ることで、日の出も賑わう。 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 駿河湾海上交通ネットワークの整備については、既存施設で対応可能なものを前提に計画しており、実現に向けては需要予測や事業化の可能性調査の検討を行い、航路の選択、具体的施設計画を実施する必要がある。旅客船の係留場所や湾内の運行ルートについても、これらの検討結果を踏まえ対応していく。 | 5章 P. 37 | 5章 P. 129 6章 P. 205 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 折戸湾の防波堤を撤去すると同時に、湾内波高を抑えるため浮消堤を適宜設置することで、折戸湾の水質が改善される。 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 折戸湾は水面貯木場として利用されてきたため、底質には木皮が混在しているが、底質・水質ともに環境基準を満たしている。折戸湾の利活用については、地元の方々や港湾関係者、水産関係者等多くの方々から様々な意見を頂いているので、地元静岡市と連携を図りながら、今後の利活用について検討を進めていく。 | | 5章 P. 134 P. 137 6章 P. 217 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 日の出地区、新興津地区の次に折戸湾の利活用の推進が必要。 | | | |
| 田子の浦港 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 交流機能を拡充するため、岸壁を水上バス発着場に転用する計画であるが、行き先が分からない。 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 交流機能の拡充を図るため、漁港区に隣接する岸壁の一部を水上バスの係留場所として転用する計画であるが、この水上バスは吉原駅に近い鈴川埠頭と結び、湾内を周遊することを想定している。 | | 6章 P. 208 |