

沼津港みなとまちづくり推進計画(案) ～みんなで創り、みんなが集う「ガーデンポート」～ に対する
 県民意見(パブリックコメント)への対応(一覧)

I 意見募集期間

平成27年9月25日(金)～平成27年10月26日(月)(約1カ月)

II 意見提出状況

意見提出者:18名 意見数:144件(内容に応じ、事務局で分割・分類)

III 提出された意見への対応

全体的な事項

番号	意見	意見に対する対応
1	港としての機能を生かし、その先に有る日本一の海水浴場、大瀬、戸田美浜、またラララサンビーチ、船で行くジオパークの宝庫、西伊豆・伊豆長岡等の温泉、また釣り船の案内、マリンスポーツ、マリレジャーのポイントへのサポート、海上タクシーの海の航路復活、内浦湾に停泊している約400隻のヨット、プレジャーボート、これらを受入れるビジターバースを充実させ、総合的に、海の魅力を広くアピール出来るコンシェルジュの機能を持つ施設が必要と思う。	本計画でも、沼津港の海上交通機能は非常に重要と捉え、ビジターバースやコンシェルジュ機能の充実を提案しています。具体的な内容や規模については、今後、「沼津港みなとまちづくり推進委員会(仮称)」で検討していくこととなります。
2	静岡県の取り組みは大変ありがたいことで、今回の計画は切に待ち望んでいた。平成12年に「特定地域振興重要港湾」に指定され、同年設立した「沼津港活性化研究会」では、沼津港関係者にとどまらず有識者の方々との多くの検討を重ねてきたが、計画案にあるとおり、「地域ぐるみで課題を解決」で、静岡県、沼津市をはじめ先生方と共に汗を流して有益な計画を具現化していきたいと捉えている。	地域ぐるみで課題を解決するため、多くの関係者の方に御協力をお願いしたいと考えております。
3	沼津港になんでもかんでももってくる必要はない。今までにないものを持ってくることによって結果、沼津港はなんでも屋になって魅力を失い大きな損失となる。長年に亘って、知恵とお金を出し沼津港の魅力づくりをし、各社観光ガイドブック、ポータルサイトに、「沼津」枠ページを増やし、「沼津港」枠を作り、テレビ、映画に「沼津港」を映し出してきた者としては、築き上げてきたブーム後に目覚めた方々に崩される事、そしてそれを静岡県が後押しなりをすることは断じて許すことはできません。	様々な活動、努力をされてきた地元の方々には敬意を表します。沼津港がこれまで培ってきた魅力を損ねてしまうような方策が望ましくないのもちろんです。新規施設の例としては、計画(案)P24に内港の西側に様々な施設を提案していますが、例えば沼津港に関連した一定のテーマを持たせることで、これまでの魅力と相まった魅力の向上が図れるものと考えます。具体的には「沼津港みなとまちづくり推進委員会(仮称)」で検討していくこととなります。
4	「新しいものが欲しくなってしまう地元住民の深層を読んでほしい。」 「沼津港活性化研究会」でも、新たな施設を求める意見も当初はあったが、勉強を重ねるうちに、短絡的に「ハコモノ」を求めてはならない、「必然」ではない、「そぐわない」施設は不要という考えに至った。 魚屋は3K職業と言われ、イメージ払拭のために、とかく「新しい」とか「他にはないもの」を求める傾向が代々あるようだが「必然」でないものは淘汰される将来を他の失敗した再開から学んでほしい。	上記回答と同様、新たに施設を作るのであれば、テーマに沿った沼津港にふさわしいものを検討します。具体的には「沼津港みなとまちづくり推進委員会(仮称)」で検討していくこととなります。

番号	意見	意見に対する対応
5	みんなが集う「ガーデンポート」ということばは、内港にはふさわしいが、関係者以外立ち入り禁止の外港にはそもそもふさわしくない。	外港も沼津港を構成する重要な地区です。地域として一体的に取り組んでいく必要があります。外港も含めて「ガーデンポート」としています。港湾の物流機能を損なうことがないように、景観や利用方法の改善を関係者と検討していきます。
6	「本当に必要ならば、民間個人のお金で、行政の力を借りず作る」地元の名士と言われる方々には「俺が言ったから、アレが建ったんだ」と言いたい方、「路面電車を復活させよう」・・・など「ハコモノ主義」の人が多くいるが、そういう意見を発信する人は、どうやったらそれを具現化できるかの策を持っていない。どうして必要なのか？どうやったら採算がとれるのか？持続可能なのか？といった質問に応えられない意見に計画を策定する側が惑わされるようではいけないと思う。これらの意見が「他力本願」「税金本願」であることは、静岡県職員、委員の皆様もご周知だと思う。こういった人たちが、「沼津港みなとまちづくり推進委員会」の委員の大半を占めるとなることになってはならないと不安を持っている。	本計画は、沼津港の現状を客観的に見ることが出来る外部委員で組織された有識者会議、策定委員会が、沼津港をより良くするためにどのような将来像を目指し、どんな取組をしていけばいいのかを検討したものです。結論として、地域が主体となるエリアマネジメントの体制を構築することを提案しており、エリアマネジメントを推進する「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」は地元の方が中心となる組織です。 本計画は「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」が沼津港の開発・運営の検討を進めていくためのベースとなるもので、記載された内容は、実現の可否も含めて、委員会で詳細に検討していくこととなります。 委員会は一部の関係者だけではなく、幅広い意見を聞くことができる組織体制となるよう県・市・関係者により検討します。
7	沼津港は昔から狩野川の流れと共に集まる人と物で賑わい、又海の玄関として伊豆半島西海岸より人・物であふれるとともに海の魅力を求め人々が利用して来たが、時代の流れと共にその機能がいつの間にか失われ、沼津の持つ財産を生かす事が出来なくなってきていると思う。	沼津の持つ財産を明らかにし、今後の振興に生かすための方策を検討することが本計画の目的であり、今後の課題でもあります。「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」では、沼津の財産を最大限に活用したみなとまちづくりを検討していきます。

第2章 現状整理(沼津港の魅力・課題)

番号	意見	意見に対する対応
8	定期航路もなくなり、夏の回遊ルートが寂しくなった。戸田・大瀬崎・三津は、子供、家族連れに限らず大人グループも楽しめる活気ある魅力スポットゆえ、魅力発信の周知が可能となれば、沼津市内の長期時間滞在が見込める。	御指摘の地域も含めた沼津の魅力の発信や周知は、沼津に人を集め、楽しんでもらうために大変重要なことと考えています。また、海上交通の利用促進は沼津港の将来像の実現に向けた重要な課題と考えています。どなたでも安心・安全に船の乗り降りができるよう、段差を解消する浮棧橋の設置を計画しています。旅客船に限らず、ビジター船や遊漁船等、様々な船で使えるような運用を検討しています。
9	錆びた建設廃材の鉄くずはきれいではないが、新しい鉄の端材などは、銀色に輝き、港の景観の一端を構成するものであり、景観阻害というものではない。	一般の来訪者にとっては、きれいな鉄材ではなく、鉄くずに目が行ってしまいます。外港も含めて市の「景観形成重点地区」に指定されている以上、何かしらの配慮は必要であると考えます。そのため「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で、外港も含めた沼津港周辺の良い景観形成を検討します。
10	横断者は危険であるが、沼津港に関する複数の危険要素のひとつである。横断歩道より見通しの確保がより重要だという調査結果もある。また、歩行者横断は、交通渋滞の主要な原因にはなっていない。	計画内では、横断歩道の設置を一つの案として提案していますが、御意見のように見通しを確保し、車は徐行させることにより横断歩道が無くとも安全に横断できるということも考えられます。歩行者の安全で円滑な交通の確保のためには様々な方法があると考えておりますが、最善の策を「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」で検討します。

番号	意見	意見に対する対応
11	現在、沼津の集客の一番手は沼津港湾付近であるが、休日には、道路の混雑と駐車場の確保に時間がかかりすぎる。	御意見のとおり、休日の渋滞は重要な課題です。効率的な車の誘導や、沼津駅周辺の駐車場を活用したパーク＆ライド等により、渋滞の解消を検討していきます。
12	市場の活気ある風景のどこを魅力として捉えるかが大切である。沼津港では数十年来からこの市場関連車両との混在が魅力のひとつであることから、混在を排除するような課題提起は避けていただきたい。	市場関係車両と観光客の混在が危険との声も多く、放置できない課題です。市場の活動を見せる工夫をしながら危険を排除する方法を「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」で検討していきます。
13	夜間利用が少ないのは、沼津港に限った話でも、沼津市に限った話でもない。観光客増加によって沼津港に出店した新規参入店は、昼食をメインとして営業をしている。夜のにぎわいがどのように成り立っているのかを分析すると、現状においては、にぎわう夜の繁華街はカラオケや性風俗店の混在により成り立つものであるため、沼津港にふさわしくない。	沼津港を訪れた有識者会議や策定委員会の委員が現地を感じた率直な感想として夜間利用の少なさを課題に挙げています。それを受け、沼津港をもっと魅力的にするため必要な方策の一つとして夜間利用の促進を提案しています。夜の賑わいは、歓楽街的なものだけでなく、例えば照明がきらきら反射する水面を見ながらディナーやお酒をのんびり楽しむようなことも考えられます。具体的には「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」で検討していくこととなります。
14	日中は多くのお客さんが見受けられるが、夕方の港湾付近の食堂、販売店には観光客はいないし地元のお客さんが減少している。食堂、販売店の内容調査が必要と思う。	夕方、夜間利用の少なさは、上記回答と同様、課題として提起しています。調査に関する御提案は今後の「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」での議論の参考にさせていただきます。
15	安全面でも街灯の設置をもっとしてほしい。	夜間利用促進のためには安全対策の上でも照明施設の整備が必須であると考えます。上記同様、今後の参考にさせていただきます。
16	夜間利用の促進に必要なものは、外灯。沼津港の夜道は暗い。二番線の飲食店街が営業している時間帯は多少明るいですが、一番線は、魚市場があり各飲食店の照明と現在の外灯では不十分である。「沼津港BAR」は夜のイベントであるが、季節によってはイベント開始まもない17時には、年配の方、子連れのグループの足元はもとより、どの店に行こうかと店を探すにあたり、照明付き看板の店の光を頼りにするしかない。	上記と同様、今後の参考にさせていただきます。
17	沼津港は漁港なので、漁業者が沼津港に水揚げが出来るような環境整備が必要である。	漁船の水揚げ機能は今後も確保することを計画内に記述しています。利用者の声に耳を傾けながら、必要に応じて利用環境を改善していきます。
18	観光客にとどまらず、地元住民からも沼津港付近から千本浜へのアクセスが不便であることは古くから周知で、開設当時から新聞等でも取り上げられていたように、外港埠頭部分の防波堤からの出入りが可能になることは住民の願いであると思う。	防潮堤の天端（上面）を活用した潮の音プロムナードによる千本浜とのアクセス向上を「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」で検討していきます。

番号	意見	意見に対する対応
19	外港入り口に関係者以外立ち入り禁止の看板があるが、平日でも数十人、休日には100人以上が釣りをしており、来訪者の無秩序な駐車やトイレ利用マナーが問題となっている。 釣り客の来訪が、港の賑わいにつながっている現状を容認するのであれば、区域設定、施設の整備、利用ルールの策定などしっかりと検討する必要がある。	エリアマネジメントの一環で利用ルールを明確にし、港湾管理者として管理・指導を徹底します。
20	外港の釣り客のマナーが悪すぎる。	エリアマネジメントの一環で利用ルールを明確にし、港湾管理者として管理・指導を徹底します。
21	東岸壁に放置してある車両にホームレス複数人が住み着いており、港の景観を損ねている。これについても課題に取り上げ、対策を立てる必要がある。	港湾管理者として対策を検討していきます。
22	東側岸壁について、遊漁船の常習的な無届け利用がある。また、遊漁船乗船客の車両が何台も岸壁に駐車されている。	適正な港湾利用を推進するため、遊漁船利用客の乗降りは内港を使っただけことを提案しています。
23	沼津港は、中活（中心市街地活性化）の非該当エリアであるため、該当商店街ならば対象となる補助金項目も、独自で行うか、断念するという構図となっている。 例年恒例事業でイルミネーションの設置や、植樹整備等が行える商店街に対して、沼津港は該当エリアでないことが非常に残念であった。本計画でこういった事をどのように解決したらよいか教えていただきたい。	中心市街地活性化に関連する施策は沼津市の管轄となりますが、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」及びその部会には、市の関係部局も参画し、地方創生の観点から「がんばる地域」を支援する協力体制を築いていきます。
24	市場先の波よけ堤防の整備と外港の入り口を拡張する計画があるが何も進んでいない。	当初の沼津港振興ビジョンでは、外港防波堤の延伸を計画していましたが、急深な地形により莫大な予算がかかることから事業化が困難となり現在は計画していません。

第3章 沼津港の目指す姿・取り組みの視点

番号	意見	意見に対する対応
25	これまで沼津市周辺の東部地域、伊豆地域の経済活動を支えてきた海上物流輸送について、現状の分析、今後の将来像についての検討が欠けている。本来の目的である港湾機能（海上物流輸送）についてしっかり考察すべき。さらに港湾の利用促進、振興に向けた対策などについても言及すべきである。	本計画においても、沼津港の外港は県東部伊豆地域を支える物流拠点と位置付けております。近年、沼津港の取扱貨物量は低下していますが、外港に物流機能を集約し、利用形態を再編することで、より効率的な利用ができるよう関係者と共に検討していきます。

番号	意見	意見に対する対応
26	<p>内港は、現在年間130万人以上ともいわれる観光客が来ているといわれ、そのことは、せいぜい百数十軒の食堂や魚販売店の活況には貢献しているであろうが、そこに、数千人規模の雇用はない。</p> <p>沼津港は内港と外港が隣り合っており、まったく別の業種がそこにある。沼津港は港湾であり、漁港ではない。観光地でもあるが、港湾物流の拠点でもある。沼津港は、沼津市だけの視点では考えては絶対にいけない。全県をみている静岡県が港湾管理者であるわけであり、広域的な視点で考えていただきたい。</p>	<p>現在は港周辺だけの賑わいですが、将来像として中心市街地や、西伊豆、更には県東部・伊豆地域全体への波及も含め、広域的な視点での観光振興を考えています。</p> <p>また、外港の港湾物流拠点としての機能が重要である事は変わりなく、県東部伊豆地域を支える物流拠点として物流機能の維持・向上を進めてまいります。</p>

第4章 「場の力」「人の力」と港湾の機能

番号	意見	意見に対する対応
27	<p>「食の多様化」「世界の食文化」といった表現を削除してほしい。</p> <p>沼津港が目指すべきは、日本一のさかなグルメゾーン、日本で一番の港町ごはん。（世界文化遺産の）和食で鮮魚なら沼津港です。魅力、最大の強みを極大PRすべきである。</p>	<p>和食や鮮魚が沼津港の第一の魅力であり、最大の強みであることは今後も変わりません。その上で和食を核にしつつ、それだけに限定しない「食の多様化」や「世界の食文化」といった要素を効果的に加えて、全体として魅力を高めることが、今後の沼津港の魅力の向上につながると考えています。</p>
28	<p>本計画案には、食に関して「多様性」という文言が随所に見られるが、沼津港の魅力は第一に「新鮮な魚を食べること」にある。民間企業が多様な食の提供、出店をすることはいい事だが、本計画に「多様性」を求め掲げることは混乱を招く。また、「多様性」を求めることは、「沼津港らしさ」を失うことだと注意すべきである。</p>	<p>「多様性」とはバラバラな食の方向性を指すのではなく、今ある食の魅力を補完し、更に高めるという考えです。根幹となる「新鮮な魚を食べること」という沼津港らしい魅力を大切にしつつ、生魚が苦手な人や、違うものも食べたい人のニーズに対応できるような多様性を持つことは、ユーザーの幅を広げ、リピーターの獲得にもつながるのではと考えます。</p>
29	<p>「観光地化による値段の高騰」ということが記述されているが、どの調査をもとに、どのような比較をなされて、このような見解となるのか。30、20年来ほぼ値段を変えていない店も多数あり、沼津港の店舗だけが高いということはない。漁獲量等によって魚の値段は大きく変動するため、桜海老などは仕入れ値が20年前と比べると4倍となっている。現在の価格は妥当な価格だと捉えられる。</p>	<p>実際に市民からそのような声もあり、観光地における食事メニューの一般的な動向を沼津港にあてはめて記述しましたが、調査に基づくものではないので、誤解を招く断定的な表現は修正します。</p>

番号	意見	意見に対する対応
30	<p>「地元住民の沼津港ばなれ」という記述があるが、30年前から、沼津港に地元の人には多くない。沼津港の発展は、「新鮮な魚を食べたい」と思う港から離れた沼津市域外の人々から愛されてきた。現在はずいぶんと少なくなったが、以前は、沼津市内には手軽に新鮮な魚を入手できる魚屋や小さなスーパーが多数あり、家で新鮮な魚を食べることができたことから、外食では魚をわざわざ選ばなかった。</p>	<p>沼津港への関わり方によって印象が変わるようで、昔は地元の人でも集まっていたとおっしゃる方もいますが、誤解を招く断定的な表現は修正します。今後の展開として、地元の方が、なかなか家では食べられなくなった地元のおいしい新鮮な魚を食べるために沼津港に通うようなことも検討できたらいいかと考えます。</p>
31	<p>貨物船の項目で、景観の観点から鉄くずの取り扱いを西と北1号に集約するとの記述があるが、現状の利用状況から考えるとヤードが不足する。今後、世の中の状況が変化し、海上物流が脚光を浴びることもないともいえず、拙速に本来の機能を損なうことにつながるようなことは考え直した方がいい。港を整備した本来の目的である海上物流輸送のキャパシティを制限することは考え直した方がいいのではないかと。</p>	<p>近年、沼津港の取扱貨物量は低下していますが、外港に物流機能を集約し、利用形態を再編することで、より効率的な利用ができるよう関係者と共に検討していきます。</p>
32	<p>内港の倉庫などの物流機能の外港への移転は、現有施設を活用することは良いことであるが、外港の野積み場が不足している状況であることから、今後の沼津港のさらなる発展を考えると安易に内港の機能を外港に移転させることは極力避けるべきである。</p>	<p>内港と外港の役割分担は、従来の沼津港港湾振興ビジョンから変わらない方針です。現在の機能を損なわないような利用方法を関係者と共に検討していきます。</p>
33	<p>緊急輸送荷捌き地を、外港東1号岸壁（耐震岸壁）背後に計画しているが、場所的には東1号岸壁が入り口に近く経路が短いというメリットがある。金属くず等の荷捌き用地が不足することも考え、東2号岸壁を耐震整備しその背後を緊急用荷捌き地とした方がいいのではないかと。</p>	<p>別途実施していた新しい大規模地震に対応した緊急輸送岸壁の耐震性照査の結果から、耐震強化岸壁の配置の見直しを検討することになりました。御意見のあった東2号岸壁の耐震化は防災上も有益であることから、ひとつの案として計画に反映します。 ※1号岸壁、2号岸壁の記述が誤っていたため、あわせて訂正します。（奥側の既設耐震強化岸壁が1号、手前が2号が正しい。）</p>
34	<p>これまでの取り組みとして水域利用推進計画を策定し方針は示したが、港湾管理者による適切な管理ができなかった結果、放置艇や不適切利用等の問題が課題として残っている。新計画策定を関係者一体となって推進する必要はあるが、港湾管理者が二度とこのようなことが起きないようにしっかり管理できる体制を作るべきである。</p>	<p>本計画を踏まえ、本年度、水域利用調整会議を開催し、具体的な「船舶等放置等禁止区域」指定の調整に入ります。 港湾管理者による適切な管理はもちろんですが、関係者の協力も必要です。しっかりと検討していきます。</p>

番号	意見	意見に対する対応
35	遊漁船の乗降を、内港の機能に位置づけることは無秩序な営業が排除可能となるのでぜひ進めてほしい。	番号22でもお答えしたとおり内港の利用を提案しているところですが、御意見のとおりに検討を進めることとしています。
36	内港の西物揚場について、漁船の休憩係留ということだが、同じ船が常時係留されているが運用上の問題はないのか。休憩係留とはどのような意味なのか。	休憩係留とは、漁船が漁に出ていない間の保管のための係留です。係留許可を得ている漁船であれば、運用上問題はありません。

第5章 具体計画 1.沼津港みなとまちづくり推進計画 (1)「玄関口」の検討

番号	意見	意見に対する対応
37	エントランスと多目的広場の整備は、従来の振興ビジョンでも重要なポイントになっていたと思うが、もっと開放的で、来訪者が期待を膨らますような玄関口であってほしい。	御意見のとおりに、開放的で魅力あるスペースを計画しています。
38	エントランスに何も作らないで、県道沼津港線から船、水面が見えるようにするのは賛成である。唯一、到着歓迎のサインは必要なので遠くから分かる高さのモニュメント(テーマはみなと発祥名の「沼津魚河岸」)を小～中学生から募集する。	到着歓迎のサインについては、「沼津港みなとまちづくり推進委員会(仮称)」の中で具体的に検討していきます。御意見も一つの案として、今後の参考にさせていただきます。
39	新鮮館入り口のコンシェルジュ機能を拡充する、という案があるが、お客さんに「近くに良いスポットがありますか?」と尋ねられた時に、幾通りかのプランを案内できるぐらいの知識やホスピタリティは必要である。派遣社員による対応は、相応の訓練を行わないと無理なのではと思われる。	御意見のとおりに、コンシェルジュ機能を充実させる必要があると考えています。具体的な対応方針は、「沼津港みなとまちづくり推進委員会(仮称)」の中で検討していきます。
40	現在、外港ゲートの開閉管理は、第2市場方面ゲートは魚市場、外港埠頭ゲートは沼津埠頭の管理(代行)となっているようだが、内港エントランスに新設計画のコンシェルジュ事務所で、一本化していただきたい。	第2市場側と外港では利用形態が異なることから、ゲートの開閉管理の一本化は難しいものと考えますが、開閉ルールについて「沼津港みなとまちづくり推進委員会(仮称)」において検討します。
41	港付近は狭い道に店が立ち並び、オープンな広いスペースがない。食べ歩きしたり、子どもを休ませたり、滞留時間を長くしてもらうためには、オープンなスペースが欲しい。海辺にオープンなスペースができれば、海産物を買ってパーベキューや、朝早く海でヨガなどができると思う。	内港の北側を多目的なオープンスペースとして使えるよう計画しています。所々で休憩し、食べ歩きができるような歩行者の動線の確保についても検討していきます。具体的な利活用の方針も含めて、御意見は「沼津港みなとまちづくり推進委員会(仮称)」の議論の参考にさせていただきます。

番号	意見	意見に対する対応
42	本計画整備により外港の活用が進むにあたり、繁忙期の渋滞が予測されることから、乗降用のバスロータリー整備が必要である。 西側から港口公園までの道路は、2車線あるが、週末は路上駐車により一方通行もしくは通行不可になり、繁忙期は大変な渋滞である。車道の確保が求められる。	大型観光バスの乗降に加えて、路線バスやタクシーも利用できるバス・タクシーターミナルの整備を計画しています。街中とも連携した渋滞対策については「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で検討していきます。

第5章 具体計画 1.沼津港みなとまちづくり推進計画 (2)「交流・親水」の検討

番号	意見	意見に対する対応
43	内港西側の新たな親水機能と緑地はぜひ実現してほしい施設。現在の飲食店街は店舗数、内容ともに飽和状態なのではないか。値段や営業時間も観光に偏向しており、市民の港ばなれは否めない。 沼津港を単なる食事の立ち寄り場所としてだけでなく、沼津港とその周辺を時間をかけて楽しもうとしてくれる来訪者や、市民の憩いの場所として、ぜひ必要な空間だと思う。多様な食文化、カフェ、買い物など東側とはコンセプトを変えることが重要。	御意見のように、内港西側には新たな魅力の創出を計画しています。御意見は今後の「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の議論の参考にさせていただきます。
44	沼津港に新たな親水機能は不要である。 本計画案では、随所に「親水」を求めているが、大変不思議な発想である。沼津港にきて、なぜに人工的な新たな「親水」を求めるのか？ 「親水」を求めるのであれば、計画案にある千本浜や遊覧船、帆船、狩野川、我入道の渡し、など既存のスポットやプレジャボート停泊解放を利用するなどスポットに対する役割分担、すみわけを考えてほしい。	親水機能は、現在の沼津港に足りない機能として、有識者会議、策定委員会で提案されました。例えば、近年、海から遠ざかってしまった周辺住民や来訪者が、海と触れ合い身近に感じ、更に西伊豆の海水浴場やダイビングスポットにも行きたくなるような仕掛けが沼津港にあれば、船での連絡促進や食事込みのツアー企画等にも展開できるものと考えます。沼津港で海や川と親しむきっかけを作り、そこから周辺にある「本物」へも誘導するための一つの案ですが、具体的な内容は、今後「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」で検討していくべき重要なテーマであるというのが、有識者会議をはじめとする関係者の共通認識です。
45	内港の北西部にマッピングされている親水施設は、吹き溜まりで悪臭の心配もあり無用。親水機能は狩野川に持っていき、我入道の渡し発着場を再整備する方が景観も良く、水鳥やサワガニなどの水生動物の観察も可能であり、本来の目的につながると思う。	上記回答と同様、沼津港の魅力向上のため、計画の中で親水機能を提案しています。我入道の渡し発着場の再整備については、本計画の対象範囲からは外れますが、連携すべき項目としてP39の広域連携計画等に記述しています。
46	ごちゃごちゃの中に沼津の品格を一点入れる。例えば、毎月特別展を催すことができるような市営のサテライト美術館の建設を沼津垣にふさわしい建物で行う。	御意見を一案として、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で具体的な検討をしていきます。
47	西側の観音川沿いも賑わいとする。新規立地なのでCASSISをそのまま沼津風にアレンジし、屋台ではなく、小さな店（1～2階建）をたくさん並べる。	御意見を一案として、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で具体的な検討をしていきます。
48	西側の倉庫群は、昼はマリンスポーツ、マリンレジャーの専門店、釣り船の案内など海の魅力を発信出来るエリアにして、夜は軽食とお酒の飲める若者が楽しめるゾーンにしたら良いと思う。	御意見を一案として、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で具体的な検討をしていきます。

番号	意見	意見に対する対応
49	内港西側は、憩いの場ではなくて駐車場にして欲しい。	内港西側を、水面と港口公園の松に挟まれた非常に魅力的な空間と捉えています。その魅力を活かし、憩い・交流の場の創出を検討しています。駐車場については、港の中ではなく街中の駐車場を利活用したパーク&ライド等の推進を計画しています。

第5章 具体計画 1.沼津港みなとまちづくり推進計画 (3)「食文化と賑わい」の検討

番号	意見	意見に対する対応
50	計画（案）にもあるとおり、1番線は混雑時になると長蛇の列になり、お客さんは新鮮館に入るのに、渋滞の車の合間を縫って横断していることから、横断歩道が必要である。朝は、市場に関係する車が、荷物を運ぶため、歩行者優先とは言えないスピードとマナーで走行しており危険である。	計画内では、御意見と同様、横断歩道の設置を一つの案として提案していますが、横断歩道よりも見通しを良くすることが重要との御意見がありました。今後、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」で最善の策を検討します。
51	新鮮館、市場側もエプロン陸側をオープンカフェにしてほしい。	御意見を一案として、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で具体的な検討をしていきます。
52	ATMと、ロッカーの所在をお客様からよく聞かれる。スーツケースを引いた中国の方が増えてきたが、荷物を預けられる場所が必要と考える。	御意見を一案として、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で具体的な検討をしていきます。
53	5月の水産祭りはカッターレースがあった海人祭から規模が縮小され、他にイベントとしてライジングサンマフェスティバル、クラシックカーのイベント、沼津港バルなどが大きなイベントとして開催されているが、個人的に興味を持ってない。以前千本浜で開催されていた、千本の花火を再開して欲しい。沼津港でのバルや花火で夜の寂しい雰囲気はなくしてほしい。	主催者や沼津市にも情報提供し、賑わいづくりの一つの策として「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で具体的な検討をしていきます。
54	港付近では、ほとんどが海産物やそれに関する食堂が中心であるが、伊豆のはちみつやオーガニック野菜など地場産の野菜や果物など販売する店があると良いと思う。	御提案のような店舗があれば「食の多様化」による魅力向上を図ることができるものと考えます。一案として、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で具体的な利活用を検討します。

第5章 具体計画 1.沼津港みなとまちづくり推進計画 (5)「外港地区」の検討

番号	意見	意見に対する対応
55	工業的景観の緩和については、本来の港の機能を考えれば、容認すべきものであり、本当に醜いものに対して必要最小限の対策にとどめるべきである。工作物の設置などは後々維持管理も必要であり、不適切な管理によりさらに景観が悪くなることもあるので、慎重に行うことが必要である。	外港の鉄屑等が景観上の課題となっているとの声も多く、外港も含めて市の「景観形成重点地区」に指定されている以上、何かしらの対策が必要です。「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で、維持管理も含めた沼津港周辺の良好な景観形成を検討します。

番号	意見	意見に対する対応
56	沼津港は静岡県（駿河湾）のなかで、もっとも東に位置する港湾であり、沼津港を整備した目的は、静岡県東部伊豆地域の海上物流の拠点機能である。近年、取扱量が減少傾向にあるとはいえ、これまで整備してきた機能の浅薄な縮小は極力避けるべきである。外港の利用者は、沼津市だけでなく、裾野、御殿場、小山地区や、三島、田方、伊豆地区にも及び、後背地域の経済活動の発展のネックとならないよう、近々の計画ではなく、将来、あらゆる貨物に対応できるような外港の展望をしっかりと検討したうえで計画を策定すべきである。	本計画においても内港はにぎわいの交流空間、外港は県東部伊豆地域を支える物流拠点という位置付けに変更はありません。近年、沼津港の取扱貨物量は低下していますが、利用形態を再編することでより効率的な利用ができるよう関係者と共に検討し、物流機能の維持・向上を進めます。
57	外港荷さばき地（F）が、内港物流機能の移転候補地となっているが、現在、外港の陸上部分は空き用地が少なく、永久構造物をこれ以上外港に持つてくることは、将来的に貨物港としての沼津港の価値を著しく下げることにつながるため、望ましくない。	現在は緊急物資荷捌き用地として通常時も利用を制限している荷さばき地（F）を物流機能の移転候補地としています。また、緊急物資荷捌き用地は耐震岸壁の直背後に移転することを考えていますが、通常利用ができなくなるわけではなく、長期の積置きを禁止する等のルールのもと、防災機能を阻害しない範囲での利用は可能です。（再編の考え方は番号33のとおり修正しています。）上記の回答同様、利用形態を再編することで、より効率的な利用ができるよう関係者と共に検討していきます。
58	国土交通省は、重量物輸送の道路許可については、道路財源の減少から、道路をこれまでより長持ちさせるため、最寄りの港までしか許可しない傾向になってきており、各企業も、港から船を使った輸送が増えてきている。また、沼駿、三島田方地区の企業誘致についても、沼津港で対応できる貨物により、企業が進出するきっかけになる。今でも狭い外港をこれ以上狭くし、物流機能低下や港湾荷役に影響がある変更は望ましくない。	上記回答同様、機能を縮小することは考えていません。利用形態を再編することで、より効率的な利用ができるよう関係者と共に検討していきます。
59	観光バスの停留所として想定されている外港埠頭には現在トイレがない。災害時の防災&補給拠点としての観点からも、トイレ設備の併設が必要と思う。	外港に設置するのは観光バスの一時待機場であり、乗客は内港北側のバスターミナルで乗降りすることを想定しています。ただし、臨時駐車場としての利用時や、観光バスの運転手や添乗員向けのトイレについては対応を検討する必要があります。御意見を参考に「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」で検討します。
60	外港埠頭の道路を臨時駐車場として使用する際の駐車補助ラインを付設整備することで、柔軟な運用が可能と思われる。	御意見を一案として、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」での議論の参考にさせていただきます。
61	外港西防波堤基部の耐震岸壁に鉄くずが置けるのか。	鉄くずを置くことを前提に、荷さばき地背面に管理用通路等を整備しています。

第5章 具体計画 1.沼津港みなとまちづくり推進計画 (6)「内港水域」の検討

番号	意見	意見に対する対応
62	古くからマリンスポーツの利用者が乗用車で沼津港を訪れ、三の浦と沼津港を結ぶ海ルートを望む声は以前からある。沼津港内港へのプレジャーボート乗り入れは、限られたスペースの関係から大きな経済効果を見込むことはないが、プレジャーボートが乗り入れする風景を創れることは新たな魅力創出となる。	御意見のとおり、魅力的な景観の創出に寄与するであろうという考えのもと、内港にプレジャーボートの乗り入れができるようなビジターバースの創設を計画しています。詳細については今後「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で検討を進めます。

番号	意見	意見に対する対応
63	内港には、プレジャーボートの停泊施設が必要、遊覧船も必要と考える。	内港にプレジャーボートの乗り入れができるようなビジターバースの創設を計画しています。遊覧船についても引き続き利用できるよう計画します。詳細については今後「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で検討を進めます。
64	ビジターバースは、沼津港のポテンシャルから考えれば数隻分でなく、少なくとも10隻位の船が利用できるように整備すべきである。また、漁船の休憩係留場を、イベント時などにはビジターバースとして利用することも一案と思われる。	ビジターバースの収容隻数等については今後「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で詳細に検討します。御提案は、ひとつの案として議論の参考にさせていただきます。
65	プレジャーボートの乗り入れは歓迎だが、基本沼津港になんでもかんでも集約することには反対である。市内外その地に既にある有利な拠点と沼津港をつなぐにとどめていただきたい。	「なんでもかんでも」ではなく、新たに施設を作るのであれば、テーマに沿った沼津港にふさわしいものを検討しなければなりません。具体的には「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」で検討していくこととなります。
66	接岸は東側ではなく北側が安全であり、内港に水上レストランを作ると北側に船の接岸ができなく、安全上問題がある。水上レストランは不要である。	水上レストラン等は、親水機能の一案として掲載しています（親水機能については、番号44参照）。決定事項ではなく、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で、水面利用の詳細を検討していきます。
67	水上レストランはいらない。	水上レストラン等は、親水機能の一案として掲載しています（親水機能については、番号44参照）。決定事項ではなく、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で、水面利用の詳細を検討していきます。
68	内港西側に水上レストランを開設してもあの場所からの景観は大したものもなく、駄目である。白隠禅師ミニ美術館を開設し、芹沢光治良館等とつなげて、歴史と文化の発信ポイントにすべきだと思う。	水上レストラン等は、親水機能の一案として掲載しています（親水機能については、番号44参照）。決定事項ではなく、御提案のような施設も含めて「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で、水面利用の詳細を検討していきます。
69	観光船発着場に浮棧橋不要。観光船の乗り降り場が北側が良いのか東側が良いのか、事業者の意見を尊重して決めればよいと思うが、どちらにしても浮棧橋は不要かつ乗降に危険だと思う。計画者は観光船の構造と内港の潮の干満を研究すべきである。	事業者の意見と乗客の安全性を考慮し、施設を設計します。沼津港の満潮時・干潮時の平均的な最大水位差は1.65mです。浮棧橋は、潮の干満に追従して上下するため、干満による船との段差の変化を解消することができ、より安全な乗降りが可能になります。浮棧橋と岸壁との段差は可動スロープにより解消するので、バリアフリー対応も可能です。

第5章 具体計画 1.沼津港みなとまちづくり推進計画 (7)「歩行者動線」の検討

番号	意見	意見に対する対応
70	一番線の歩行者の通行帯確保が必要。	御意見のとおり検討することとしています。

番号	意見	意見に対する対応
71	沼津港の魅力を紹介する案内が不足している。我入道の渡しは案内さえあれば利用者も間違いなく増え、楽しめるスポットで活用されることを願っている。	御意見のとおりだと考えます。我入道の渡しとの連携について、P39の広域連携計画等に示しています。
72	港に来訪するお客さんを、港の周辺（駅周辺、千本松原など）へ誘導するには、来訪者が行きたくなる魅力のあるものが必要。誘導路だけを整備しても無駄な投資となってしまいます。周辺の魅力を高める取り組みが必要。	御意見のとおりだと考えます。周辺の魅力向上は、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で沼津市とともに連携を検討していきます。
73	沼海港商店街とイーノ、展望水門びゅうお・港口公園、千本浜への回遊する道路網の整備が必要。	御意見のとおりと考えます。P28他、各ページに歩行者動線の改善、回遊性の創出について記述しております。
74	“びゅうお”で動線が切れないようにINOと2階レベルで連絡通路を計画し、“びゅうお”にエレベーター2階昇降口を新設する。	御提案は回遊性創出の一案として、「沼津港みなとまちづくり推進計画（仮称）」での議論の参考にさせていただきます。
75	有料のびゅうおを利用してまで、回遊性を求める必要があるのか。また仮に無料だとしても、食堂街からびゅうおまで、あるいは港口公園から新鮮館までを歩く導線の魅力づくりが必要ではないか。西側への導線を創出を希望する声は少数派ではないのか。今回の再開発でゼロから何らかのハードを創出することは求めている。どういった将来像を目指すのか記されていないので憶測でしかないが、沼津港内での回遊を考えるのは、沼津港での滞在時間をのばすことにあるのか？沼津港での滞在時間を延ばすことでなく、千本松原や御用邸など沼津市内での回遊や伊豆温泉、富士山、御殿場等の広域エリアでの滞在時間の長期化を目指した検討を行ってほしい。	従来の沼津港振興ビジョンにおいても、内港西側の開発は計画されており、それを求める声も多いです。本計画の「将来像」の中で、「地域の人々、訪れる人が憩う」と示してあるように、内港の西側では、地域の人々も来訪者も憩うことのできる空間を目指しています。これは、現在の沼津港には無い機能なので、ゼロからの整備が必要です。西側に新たな魅力ができる事で、回遊性が生まれます。地域の人々もとより、来訪者に沼津港を十分満喫してもらい、その上で周辺の観光地へ案内する仕組みを検討していく必要があります。
76	沼津港観光と牧水記念館をつなぐために、外港埠頭北側防潮堤の改良整備が必要ですが、臨時駐車場利用の利便を想定して、防潮堤を昇降する安全な歩行者ルートを整備していただきたい。	外港の臨時駐車場としての利用方法も含めて、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」での議論の参考にさせていただきます。
77	三番線沿いの店にも人の流れができるような案内看板等の設置を希望する。	御提案は回遊性創出の一案として、「沼津港みなとまちづくり推進計画（仮称）」での議論の参考にさせていただきます。
78	港の中を探索・回遊できるような面白いデザイン看板などをたくさん設置してほしい。	御提案は回遊性創出の一案として、「沼津港みなとまちづくり推進計画（仮称）」での議論の参考にさせていただきます。
79	一番線、二番線は車両乗り入れ禁止。歩行者天国にしたほうが良い。そうすれば、その場所を利用して安全にイベントが行える。	関係者と協議し、休日、イベント開催時等に期間や時間帯を区切って歩行者天国にする手法もあります。御提案は「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」での議論の参考にさせていただきます。
80	“びゅうお”の展望台はペア用チェア（外向きベンチ両側）が必要。	びゅうおの利用促進手法の一案として「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の議論の参考にさせていただきます。

番号	意見	意見に対する対応
81	観光協会の観光案内の充実。	「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中には、観光協会も入っていただく予定です。委員会の中で観光も含めた沼津港及び周辺について案内の充実を検討します。
82	「潮の音プロムナード」ができてから月日が経ち、ことあるごとにこの存在をみなさんに話す、市職員でさえ存在を知る方は少ないのが現状。テレビやガイドブック等での露出でも沼津市がこれをPRすることもなく時が過ぎている。良いスポットだとは思いますが浸透しないには理由があるので、情報の見直し、スポットの見直し等テコ入れも共に求める。	「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」には、市の関係各課も関わります。「潮の音プロムナード」や「我入道の渡し」等、既存施策の活用を市と共に検討していきます。
83	狩野川にはいろいろな橋があるが、牛臥山付近には橋がなく、牛臥山付近に住む地元の方は、わざわざ港大橋を渡らないといけなくて不便だと思う。また、新鮮館前で訪問客にアンケート調査を実施したが、橋に対する良い評価を得た。沼津港と御用邸、牛込公園を結ぶ周遊路ができ、地元の人や観光客の利用が望めることから、建設費用や維持管理など様々な条件比較を行い、水上橋や吊り橋、斜長橋などの形態の橋を検討したが、その結果「人および自転車のみが通行できる水上橋」の設置を提案する。	御意見のとおり狩野川の対岸との連絡は重要であると考えています。本計画では、短期的に実現可能な施策として我入道の渡しとの連携をP39の広域連携計画等に示しています。

第5章 具体計画 1.沼津港みなとまちづくり推進計画 (8)「大型観光バス・一般自動車対策」の検討

番号	意見	意見に対する対応
84	大型バスは、「千本港町交差点」より南に入らないよう、外港に駐車場を設けることに賛成である。現在は各店舗の自主規制により減少したが、一番線でお客の乗降による渋滞は避けたいと思う。	御意見のとおり大型バスの待機場を外港に設置するほか、市街地とも連携した渋滞対策について「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で検討します。
85	交通誘導の標識は、港大橋の向こう側と、県道沼津港線のコンビニがある辺りに欲しい。	御意見を参考にさせていただき、市街地とも連携した渋滞対策について「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で検討します。

番号	意見	意見に対する対応
86	<p>以前は、内港の南側は視界が開け、伊豆半島が見え、沼津港から先にある海の広がりを感じられたが、イーノの整備により、その景観は失われ、内港は海から池になってしまった。また、現在、沼津港に来る観光客は、内港の北側の駐車場にバスを止め、そこから食堂街に向かうのがほとんどで、稀に「びゅうお」に向かう団体もあるが、ごく僅かだと思われる。</p> <p>バスの乗降場所をより海（駿河湾）に近づけることで、沼津港からつながる広大な駿河湾の景観を観光客に知ってもらい、沼津＝海、を強く感じてもらうとともに回遊性を促進するため以下のような提案を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・推進計画で内港北側となっているバスの乗降場所を、現在ある港口公園の駐車場に移し、港口公園の駐車場とその南側の堤防までの現在未舗装の駐車場をつなげて広げ、そこをバス等の乗降場所とする。 ・バスを降りた観光客を南側の防潮堤に誘導し、外港、その先に続く駿河湾や伊豆の山々を見せ、そのまま「びゅうお」に誘導。「びゅうお」の展望室からさらに広大で美しい景色を見せ、その後、内港東側、イーノ、食堂街、内港北側、乗降場所の港口公園駐車場へと回遊させる（内港北側は、公園として整備し、車の乗り入れスペースは、最小限とする） 	<p>本計画では、海上交通と陸上交通をつなぐ交通の結節点となる内港北側を、沼津港の玄関口と位置付けています。利用者の利便性も考慮し、玄関口に必要な機能のひとつとしてバス・タクシーターミナルをこの位置に計画しています。南側の防潮堤を活用した回遊性ルートの創出については、今後の「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」での議論の参考にさせていただきます。</p>
87	<p>休祭日の港への道路の渋滞は、現在の駐車場の位置が原因であるので、「びゅうお」の北側に新たに1000台以上駐車できる駐車場を整える。また、飲食店街周辺は時間を決めて侵入禁止（10時～17時）にして歩行者のみとすることにより、「びゅうお」からの回遊性が生まれる。</p>	<p>沼津港内に新たな駐車場を整備することは、土地の制約上困難であると考えています。また、駐車場を増やしても、それによって増えたお客さんを収容できる能力にも限界があり、現在の沼津港は人も車も飽和状態に近いと考えられます。沼津港の賑わいを街中へ波及させるために、沼津駅周辺駐車場を活用したパーク＆ライドや、港内の車両案内の工夫等により、渋滞緩和の方策を検討していきます。進入禁止に関しては番号79をご参照ください。</p>
88	<p>分かり易い障害者用パーキングがあった方がよい。</p>	<p>バリアフリー・ユニバーサルデザイン化も重要な施策と考えます。御意見を「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」での議論の参考にさせていただきます。</p>
89	<p>沼津市街地では、複数の立体駐車場に共通する商店街利用客向けに駐車割引券システムが機能している。それと同様のシステム導入（共通お客様割引券の発行）を図り、利用者の利便を図るよう進めていただきたい。</p>	<p>港内でのシステム確立はもちろん、市街地のシステムとの連携は、来訪者の利便性向上や賑わいの広がり、渋滞の緩和にも有効だと考えます。御意見を参考にさせていただき、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で具体的に検討します。</p>
90	<p>沼津港入口の案内が、千本港町交差点にある為、渋滞がおこる。1番線だけではなく、2番線、3番線の案内看板の設置をお願いする。特に3番線は、現在は帰りの案内となっているが、3番線より入るとパーキングにもすぐ入れる。</p>	<p>案内表示の改善は、渋滞を緩和する上で有効な手法と考えます。御意見を参考にさせていただき、具体的な手法について、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で検討します。</p>
91	<p>沼津港の正面玄関である千本港町交差点は、右左折が多いにもかかわらず、一番線が2車線であるゆえに渋滞の要因となっている。交差点北側を3車線、南側（一番線）を2車線とし、右左折信号を増設していただきたい。</p>	<p>交差点や車線の改良は、渋滞を緩和する上で有効な手法と考えます。御意見を参考にさせていただき、具体的な手法について、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で検討します。</p>

番号	意見	意見に対する対応
92	沼津駅から港大橋に向かい、そこから三番線を利用すればパーキングに向かう車の渋滞が減少するのではないか。	適切な車両の通行方向、ルート設定は、渋滞を緩和する上で有効な手法と考えます。御意見を参考にさせていただき、具体的な手法について、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で検討します。
93	三番線道路側からの車両の回遊ルートを検討していただきたい。一番線からの駐車場への進入路しかなく三番線は帰りの車輛しか通行しないのが現状である。	適切な車両の通行方向、ルート設定は、渋滞を緩和する上で有効な手法と考えます。御意見を参考にさせていただき、具体的な手法について、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で検討します。
94	三番線を帰り道ではなく、入り口にして欲しい。一番人が集まるところを通さない。	適切な車両の通行方向、ルート設定は、渋滞を緩和する上で有効な手法と考えます。御意見を参考にさせていただき、具体的な手法について、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で検討します。
95	三番線を港の入口にして欲しい。一番線は帰り道となるようなルートづくりをしてほしい。	適切な車両の通行方向、ルート設定は、渋滞を緩和する上で有効な手法と考えます。御意見を参考にさせていただき、具体的な手法について、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で検討します。
96	駐車場情報のうち、看板については、不足しているわけではなく、現在水族館前に設置されている設置個所がおかしいという観光客の指摘が多い。「千本港町交差点」は三車線停車になっているが、この地点の手前で、駐車場の方向を知らせる必要がある。 看板に限って言えば、駐車場の出口からの帰り道ルートを誘導する看板は必要であり、加えて車の導線を検討し具現化する取り組みが求められている。	案内表示の改善や適切な誘導は、渋滞を緩和する上で有効な手法と考えます。御意見を参考にさせていただき、具体的な手法について、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で検討します。
97	沼津駅までのバスのバス停が数か所に分かれてあるが、説明しづらい。一目でわかるよう工夫が必要である。	内港北側のバス乗降場へのバス停の集約を検討します。バスターミナル機能を持たせることで、利用者の利便性が向上するものと考えます。なお、路線バスや高速バスについての説明が計画内に不足していたことから、P33に追加で記述します。
98	現在も都心部からの直行高速バスが運行しているが、沼津港と都心を結ぶ高速バスの増便を希望する。海の無い埼玉からの圏央道経由の直行便も可能性があると思う。	「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」には、バス等交通機関の関係者にも参画していただく予定です。高速バスの増便についても、委員会での検討事項になると考えます。なお、路線バスや高速バスについての説明が計画内に不足していたことから、P33に追加で記述します。
99	若者のみにとどまらず年配の方々の高速バス利用での沼津港来訪者が急増加し、高速バス利用が浸透してきた。東京からの直通高速バスの沼津港停車所の増設をして欲しい。沼津駅発着の高速バスも沼津港まで来れるようにしてほしい。	「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」には、バス等交通機関の関係者にも参画していただく予定です。高速バスの増便についても、委員会での検討事項になると考えます。なお、路線バスや高速バスについての説明が計画内に不足していたことから、P33に追加で記述します。

番号	意見	意見に対する対応
100	現在沼津港には、路線バスが2路線乗り入れているが、新たに路線として、富士山観光と沼津港をつなぐことにより、富士山観光とのシナジー効果を発揮できると思う。	「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」には、バス等交通機関の関係者にも参画していただく予定です。路線バスの増便についても、委員会での検討事項になると考えます。なお、路線バスや高速バスについての説明が計画内に不足していたことから、P33に追加で記述します。
101	情報発信の充実とともに利用客が増え、路線バスの運行本数が増えることや千本松原、御用邸に加えて、沼津アルプス利用客をつなぐ路線本数の充実を望む。バス会社と協力して路線バス利用増加検討の場を継続的に持ちたいと思う。	「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」には、バス等交通機関の関係者にも参画していただく予定です。路線バスの増便についても、委員会での検討事項になると考えます。なお、路線バスや高速バスについての説明が計画内に不足していたことから、P33に追加で記述します。
102	路線バスの本数が減るとともに夜の運行も19時までとなった。また沼津港にはタクシーターミナルがなく、夕食時間帯の車利用者以外の利用客のアクセスは以前から不便である。渋滞回避や公共交通利用の促進を図るために、様々な人々の協力のもと、「利用しやすい」バスやタクシーとして、利用者の増加につながる方策の検討が必要である。	内港北側に、バス・タクシーターミナルの整備を計画しています。「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」には、バスやタクシー等交通機関の関係者にも参画していただく予定です。

第5章 具体計画 1.沼津港みなとまちづくり推進計画 (9)「景観」の検討

番号	意見	意見に対する対応
103	景観づくりに関して、「統一感」という言葉は危なげな言葉である。まちの魅力形成には、景観は大変重要だと日頃感じているとともに、良い景観づくりルールを沼津港でも守っていききたいと考える。	沼津港周辺は市の景観形成重点地区にも指定されており、良好な景観形成は重要な課題です。御意見で引用されていた各種景観ガイドライン等も参考に、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で、検討していきます。
104	看板も景観上重要な要素であるが、新鮮館前にある「静岡県へようこそ」という看板は違和感を感じる。看板として掲示する必要のある内容か。掲示したい事を伝えられているのか。機能性を備えるシンプルな美しさに着目してほしい。過度に色彩や意匠が凝られたデザインや、歴史的な要素を安易に採り入れ模倣したデザインなどは、建造物等が本来備えるべき機能ではないため、単なる「お飾り」「お化粧」にとどまってしまうことから、周辺との調和に注意すべきである。	既存の看板の改善も含めて検討する必要があると考えています。沼津港に相応しいデザインについて専門家等の意見も参考に「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で検討していきます。
105	沼津駅からの道路の植樹は、近隣住民が各々に植木鉢等を置いたものであるが、年月が経ち枯れたままとなっているものもある。自分がお金をだして育てた植木鉢でさえも、枯れ木のままのありさまであり、税金で苦勞せずに行われた植樹が地元の人にとって、愛着が持たれないのは仕方がないことである。このような植樹は長い目でみると景観を妨げていると言える。植樹管理は民間にも大きな負担をもたらすことから、沼津港の植樹も、必要性を見極め、「必然」程度におさめていただきたい。	御意見のとおり、植樹については維持管理も重要な観点です。地域に愛されるための維持管理の手法も含め、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」で議論していきます。

番号	意見	意見に対する対応
106	道路も重要な景観要素であるが、かつて整備された二番線（歩車共有道路）は、一か月も経たないうちに歩道の石畳み、交通標識、電灯盤保護柵が破損した。今も石畳を元の形に戻すことなくアスファルト補修のままで、景観に配慮した整備が、地元の道路利用状況把握不足の為、かえって景観をそこなっている。 ①地元の利用をよく観察すること。②地元から意見を聞くこと。③大型物流トラックの車両にも耐えうる強度の整備を行うことを教訓としていただきたい。	御指摘のような過去の反省を今後に生かすことも重要です。「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」は現場の意見をしっかりと聞くことのできる組織にすることを考えています。
107	色彩誘導するにしても単調にならぬように禁止色（たとえば赤系、彩度規制）を設ける程度にする。清水港のように基調色は作らないで、ある程度の自由・猥雑性を持たせる。（ただし夜のネオンは適用外）	沼津港に相応しい色彩について専門家等の意見も参考に「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で検討していきます。
108	中部浄化プラント外壁の美観、外港の鉄くずの撤去は、沼津港は景観重点地区に指定されているので撤去が必要である。	鉄くずについては、物流拠点でもある沼津港の重要な取扱貨物であるため、すべてを撤去することはできませんが、景観に配慮した利用方法を関係者と検討していきます。その他、建築物の色彩等については、専門家等の意見も参考に「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で検討していきます。

第5章 具体計画 1.沼津港みなとまちづくり推進計画 (10)計画平面図・ロードマップ

番号	意見	意見に対する対応
109	親水機能や可動橋の役割分担が、県・市が関わらず民間のみなのは何故なのか？計画図を見ると、既に民間での担い手があって計画がなされていると読み取れるが、利権ありきの計画とならないことを望む。	親水施設等は公的資金ではなく、民間活力の導入を前提としています。「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」で施設を設置することが決まれば、県は委員会の方針に従い、公有水面の利活用について公募にかけ、事業実施者を選定することになります。事業実施に当たっては、県は港湾管理者として秩序ある開発のための指示・指導をする役割がありますので、その点を表中に追記しました。
110	水上レストラン、可動橋、西側の憩い交流の空間は本当に必要か？多くの方々のニーズなのか？	従来の沼津港振興ビジョンにおいても、内港西側の開発は計画されており、それを求める声も多いです（番号75参照）。また、水上レストラン等については、上記と同様です。
111	内港の回遊性確保のために、浮き桟橋による可動橋が提案されているが、これは今回の提案の中で最もナンセンスだと思う。なぜこんな狭い港内を横断するような施設が必要なのか？「びゅうお」という立派な施設をもっと活用すべきである。可動橋とはいえ、安全性を考えれば簡単に動かせるような施設とはいかないと思われる。	可動橋は、将来的な回遊性向上策の一案として提案しており、実施が決まったものではありません。まずはびゅうお等既存施設の活用を優先し、将来的に「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の議論の中で必要性を判断することになります。

番号	意見	意見に対する対応
112	内港の西側への回遊性は少数意見ではないのか、また滞在時間延長は広域で考えるべきである。したがって障害、不便にしなければならない可動橋も不要である。	可動橋は、将来的な回遊性向上策の一案として提案しており、実施が決まったものではありません。まずはびゅうお等既存施設の活用を優先し、将来的に「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の議論の中で必要性を判断することになります。
113	内港に可動式の栈橋は必要ないとする。長い距離ではないし港内の水質の透明度が無い魅力に欠ける。	可動橋は、将来的な回遊性向上策の一案として提案しており、実施が決まったものではありません。まずはびゅうお等既存施設の活用を優先し、将来的に「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の議論の中で必要性を判断することになります。
114	可動橋（浮橋、跳ね橋）計画は白紙に戻してほしい。設置してもびゅうおの利用、使いか方から見て有料橋は成り立たないと思う。また、海上浮遊施設は傷みが早く、経年劣化による安全上の不具合が当然に予想される。設置するなら民間でなく、行政の責任で行うべきである。	可動橋は、将来的な回遊性向上策の一案として提案しており、実施が決まったものではありません。まずはびゅうお等既存施設の活用を優先し、将来的に「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の議論の中で必要性を判断することになります。

第5章 具体計画 2.広域連携計画

番号	意見	意見に対する対応
115	パークアンドライドは是非推し進めてほしい。現在当店は、みなとパーキング、ダイノブパーキングの駐車料金のサービス券のみを行っているが、駅前駐車場のサービス券なども提供していきたいと考えている。	パーク&ライドは街にとっても港にとってもメリットの大きい施策だと考えます。サービス券の提供等の取組は是非実施していただきたいと考えます。
116	沼津港まで市外の方がどのようなルートを通ってくるのかも、渋滞回避やパークアンドライド設置時の利用促進に重要となる。20年来、ポータルサイトを種々調査し、不都合な誘導ルートは変更を要請し、修正してもらっている。個人の方では及ばないところもあることから、利用者の立場にたった誘導ルートを提案し、使えるナビゲーションとの連携を図っていただきたい。	「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で、情報戦略を検討していく必要があるものと考えます。
117	沼津市観光交流課が、レンタサイクルを無料で行っているが、現在は駅周辺ホテルから沼津港への利用を目的としており、ホテルにしか貸出返却場所がない。沼津港でもレンタサイクルが利用できる箇所が欲しい。また、自転車駐車場がわかりにくい、という声も多数聞かれることから、新鮮館前以外にも、もう一か所あっても良いと思う。	レンタサイクル等、スローな移動の促進は渋滞緩和や、街への賑わいの波及にも効果があると考えています。御意見は、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」での議論の参考にさせていただきます。
118	港から沼津駅までのルートはいろいろあると思うが、びゅうおからの展望や駿河湾、富士山と千本松原の景色を楽しみながら、文化施設に立ち寄るなどがオーソドックスなコースだと思う。そのためには、レンタサイクルの利用を拡大してほしい。	レンタサイクル等、スローな移動の促進は渋滞緩和や、街への賑わいの波及にも効果があると考えています。御意見は、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」での議論の参考にさせていただきます。

番号	意見	意見に対する対応
119	沼津市の将来ビジョンの中心は「海に面する港」である。その第一歩として、沼津駅から港までの現在の道路を魅力的に再生する。例えば、全面を芝生道路にする。石畳道路にする。車両規制、代案道路の整備等、実行するには色々問題は発生するが将来の沼津市が魅力ある都市として、港から発展する事を願う。	御意見のとおり、街と港をつなぐ道路は非常に重要だと考えます。道路の舗装を修景するのも一つの手法ですが、沿道の魅力向上も必要で、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」では、街中と連携した地域の魅力向上を検討していきます。
120	沼津土肥線の整備促進が市内全体と特に沼津港付近を活性化させると思う。	西伊豆地域と沼津を結ぶ道路整備も地域にとっては重要だと考えます。
121	沼津市の景観は、(沼津土肥線)県道17号線が、土肥、戸田から井田、大瀬崎・西浦・三津浜・淡島までの風光明媚な路線となっている。市内には、沼津港湾付近、香貫山、千本浜、御用邸記念公園付近と歴史、文化と観光資源はいくらでもある。	沼津港に訪れた方を、すばらしい魅力を持つ周辺地域へいざなう仕組みについて、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」で検討していきます。
122	沼津市は、港湾付近だけが魅力があるのではなく、市内には多くの観光資源がある。また、市内各地で漁業、農産物と静岡県を代表する特産品があることから沼津市の全体を考えてほしい。 沼津魚市場と農協で協力してそれぞれが活性化を図ってほしい。	沼津港だけでなく、沼津市内の観光資源、各種産業等との連携は重要だと考えています。具体的な手法について、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」で検討します。
123	海上交通は天候により欠航が多く、経費もかかり無理だと考える。	定期航路廃止後、チャーター運航に切り替えた結果、利用者数は倍増したとの実績もあります。定期航路に限らず、多様な形態での海上交通活性化を「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」で検討していきます。
124	船で戸田に行きたい人たちもいることから、海上タクシーの設置をお願いする。	多様な形態での海上交通活性化を「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」で検討していきます。
125	すでに長年にわたり清水港停泊の大型クルーズ船からの観光客は沼津港を年間を通じて訪れているが、はたして小型旅客船への乗り換え輸送が必要か。クルーズ船の観光客が、入港後、バスや電車で移動し、観光巡りをするのは至極当然であり、その地が魅力的であれば、コースができ、バス移動で十分である。外国人であればタクシーでの移動も魅力あるものと思われる。	清水港に訪れた外国人が、清水港内の水上バスに乗って船での港内移動を楽しんでいる実績もあります。近年、クルーズ船も増加し、バスが不足する事態も起きていることから、移動手段の選択肢の一つとして小型船も十分考えられます。船上から駿河湾と千本松原越しの富士山を見ていただくのも魅力の一つになり得るのではないかと考えます。

番号	意見	意見に対する対応
126	<p>獅子浜沖（採石場バース沖）に大型客船専用バースの計画を提案する。大型客船専用のふ頭建設を積極的に推進し、豪華客船による富士山観光の最大拠点として育成する努力を求める。</p>	<p>短期的に実現可能な方法として、専用バースがなくとも、沼津港沖に停泊させ、テンドーボートで沼津港に上陸してもらうプラン等も考えられます。県としても大型客船による伊豆地域のクルーズ振興を計画しておりますので、P40に追記いたしました。</p>
127	<p>外国人誘客が盛んな国が取り組んでいるのは「フリーwifi」である。飲食店街から離れた沼津港周辺エリアでのwifi利用ができることが望ましいと考える。日本も観光庁に「無料公衆無線LAN整備促進協議会」が設立され、オリンピックに向けては総務省でも取り組みを行うとのことであるが、本計画を機会に是非、無料公衆無線LAN整備を行っていただきたい。</p>	<p>外国人観光客の利便性向上のためには、フリーWiFiの環境整備が必要不可欠です。実施主体も含めて「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の中で検討すべき内容と考えます。</p>
128	<p>沼津港の食事プラスどこに立ち寄らせるかが重要。市内の周辺観光地と連携してツアーが組めるソフト面の構築や受け入れ環境の整備が必要である。クルーズでの外国人誘致に限らず、沼津は沼津港以外にお金をおとす場所がないと言われる。沼津港のことを考えるには、沼津港以外の場所とどうセットで売り出すかを考える必要がある。</p>	<p>沼津市内に限らず、東部地域や伊豆地域も含めて「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」で連携を検討していきます。</p>
129	<p>外国人誘客は、ソフト面の充実を図る絶え間ない努力が必要であり、持続可能な力を身に着けるには、他人まかせにせずできることから始めることが必要。かつて技能五輪開催時には、沼津市内のいくつかの飲食店で英語メニューを用意したが、ただ受け身であり、積極的な取り組みとまではいかなかった。</p>	<p>外国人観光客の誘致も含め、しっかりとした組織体制を確立した上で、各関係者が他人任せにせずできる事からは始める姿勢は重要だと考えます。「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」は、そのような組織となるよう取り組んでいきます。</p>
130	<p>近隣の事業者や行政との情報交換ができる場の創出や企画運営に際しての民間旅行会社の専門家の登用など、持続的、広範な取り組みを行っていただきたい。</p>	<p>「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」は、御意見のように、様々な関係者が情報交換できる場にするを考えています。</p>

番号	意見	意見に対する対応
131	行政と市民と一緒に進める問題であるが、狩野川を清流にすることが必要。自然を取り戻すことによって、20年後の狩野川で遊んでいる子供たち、遊覧船が遡上する風景、多彩なイベントなど色々な事に波及すると思う。	沼津港に隣接する狩野川との連携は非常に魅力的です。具体的な連携手法について「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」で検討していきます。

第6章 リピーター・ファンの獲得

番号	意見	意見に対する対応
132	海の恵みを求めてやってくる大勢の人々が沼津の魅力を満喫できる様、リピーターとしての可能性を期待できる様な、整備をしてほしい。	周辺住民の方も含めて、多くの方が愛し、何回も訪れる「ガーデンポート」を目指しています。御意見のとおり検討を進めていくこととしています。
133	メインゲストは誰か。ウィークデイに来る人（魚が好きな人）を大事にする。収容150万人上限で考える。	これまでの観光客、リピーターはもちろん、地元住民の方たちも足しげく通うような港を目指しています。人数については、御意見のとおり、現在の状況が上限であると捉えています。
134	市場に出荷される沼津ブランドの「アジのひらき」の評判は良いが、沼津港で一般に販売している「アジのひらき」は観光客から評判が良くない。沼津港で取扱っている商品はどのような管理のうえで販売しているのか。観光客の評判が悪いため、観光客のリピーター化には繋がらない。地元の人も高価で不味いことを知っているため、港付近の店では購入しない。	御意見のような実態もあるということに関係者間で情報共有する必要があるものと考えます。いい評判だけでなく悪い評判にも耳を傾け、観光客や周辺住民が様々な意見をもっている事を念頭に、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」で魅力の向上に取り組んでいきます。

第7章 運営体制の充実

番号	意見	意見に対する対応
135	個々の事業者の目指す方向が異なると、魅力を相殺してしまうことから、周辺を一体としてとらえた「エリアマネジメント」の必要性について述べられているが、まさにその通りで、本当に重要なことに気づいてくれたと思う。今までは、関係者の旺盛な競争心により成長してきたがもう限界であり、このままではまとまりがつかなくなってしまう。	「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」により、各関係者が目標を共有するため、行政はもちろん地域の方たちが協力して、汗をかくことが極めて重要であると考えます。

番号	意見	意見に対する対応
136	本計画が計画通り実現されれば、沼津港は素晴らしい港に生まれ変わると思う。この計画が絵に描いた餅にならないよう、関係者がしっかりと取り組み、進捗管理していくことが何より重要である。	「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」がちゃんと機能し、しっかりと進捗管理するため、行政はもちろん地域の方たちが協力して、汗をかくことが極めて重要であると考えます。
137	沼津港は、小さな店の集まりで、それはそれでいい所があるが、もう少し、皆で協力する必要があると思う。例えば、自分の店の前だけ綺麗にするのではなく、エリアとして綺麗にして、お客さんを迎えるなど。ただ昔からの関係があるので、皆の意識を高めるのは難しいと感じる。	御意見のとおり、地域として皆で協力していく体制の構築が重要です。昔からの関係とは縁の薄い次世代の方たちにも積極的に参画していただきたいと考えています。
138	渋滞対策は港関係者や警察も含めた検討会を設置し、周辺の車の動線の見直し、外港への物流機能の集約と駐車場利用など、抜本的な対策が早急に必要であり、当然、地元の理解協力は不可欠である。	渋滞対策については、既に地元で検討会や誘導実験等を実施して下さっていますので、その活動を強化する形で「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」に組み込むことを考えています。街中も含めた広範囲での検討等、より効果的な対策を検討していきます。
139	この推進計画を進めていくうえで最も重要なのは、組織作りであり、「沼津港港湾振興ビジョン推進委員会」を発展的に見直し、「意思決定機関：沼津みなとまちづくり推進委員会」として位置づけ、その下に部会を設けるというのは、順当なやり方だと思う。部会には様々な意見を聞いて冷静、公平な判断ができる専門家の存在が絶対に必要だと思われる。	御意見のとおり、エリアマネジメントを進めるに当たり、その組織体制は重要なポイントです。専門家や学識経験者については、必要に応じて「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」に参画していただき、助言やアドバイスをいただきたいと考えています。
140	港周辺で働く人の意見を吸い上げることが必要。新鮮館のテナント会議に出席しているのは、経営者ばかりなので、普段、干物屋でパートで働く人など直接、観光客に接している人たちからも意見を聞き出してはどうか。もしくは、沼津を訪れた観光客にたくさんのアンケートを実施し、外の目で沼津を評価してはどうか。	御意見のとおり、関係する方、皆で協力していく体制の構築が重要です。「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」は様々な立場の方たちの意見を聞くことのできる体制を目指します。御意見のとおり外部からの意見も重要であると考えます。
141	委員会制度による管理運営は、結構なことと考えるが、地元の意見が第一であり、その中でも、一番意見を尊重すべきは、沼津港基幹産業である「地方卸売市場沼津魚市場」の意見、考え方、企画等である。本業である魚の集荷と観光とのバランスを保った開発をしていきたい。学識経験者を含めた第三者の企画、管理、運営、デザインを指示・指導という考え方で、委員会を作ろうとしているが、第三者の企画、デザイン等はあくまで意見であって、決定権を持たないようにすべき。第三者の意見に主導され、観光が主流となって魚市場の営業に支障をきたすような計画となることには反対。沼津港の特色である地方卸売市場の意見、企画があとまわしになることの無いよう考慮されることを願う。	「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」は、地元主導型の組織です。地元の関係者間でしっかり議論できる組織とし、必要に応じて外部委員を加える形になりますので、決定権はあくまで地元にあるものと考えています。市場は観光の重要な要素のひとつですので、御意見のとおり、市場の営業と観光のバランスのある開発が必要です。具体的な進め方を、今後、この委員会で議論していくことになります。

番号	意見	意見に対する対応
142	<p>【メンバー】</p> <p>考え方は素晴らしいが、一つ一つの項目を見ると本来沼津市や商工会議所、観光協会等の公共機関が担うべき役割も課せられており大変権限の大きな組織となる。どのような方がリーダーシップをとるのか、どのようなメンバー構成にするのかによって、全く意味も持たない組織ともなりかねない。</p> <p>物事を進めるには、「何をやるか」よりも「誰がやるのか」が大変重要であると捉えている。</p> <p>「地域ぐるみで課題を解決」という文言が記されているが、これまでの「有識者会議」「基本計画委員会」等どちらにも地元で熟知した方は参加していないことから、「沼津港みなとまちづくり推進委員会」も地元を知らない方が中心となる場合への不安を感じる。</p> <p>沼津港に住み、商いをし長く暮らしてきた街が、見ず知らずの人たちによって整備されることは喜べるものではない。特定者の利権にかられることなく、公の立場にたって物事をきちんと耳を傾け、一つ一つ丁寧な仕事をしていくメンバー構成にしていただきたい。</p>	<p>「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」は、地元主導型の組織です。地元関係者の方々が主体となって活動し、行政がその活動をサポートをする形が理想的であると考えます。計画を検討するために組織した有識者会議や策定委員会、沼津港の現状を客観的に見ることのできる外部委員が、沼津港をより良くするためにどのような将来像を目指し、どんな取組をしていけばいいのかを検討した会議です。結論として、地域が主体となるエリアマネジメントの体制を構築することを提案しており、エリアマネジメントを推進する地元の組織が「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」です。委員の構成等については、県、沼津市、既存組織等と協議の上、検討を進めます。</p>
143	<p>【可視化】</p> <p>4月からスタートすると聞いているが、具体的な案を可視化、提示していただくことを希望する。</p>	<p>「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の取組状況は、積極的に広報し、市や県のウェブサイト等も活用して情報公開に努めます。</p>
144	<p>【事務局・予算・期間】</p> <p>責任者・事務局はどこになるのか？ また、持続的かつ健全な運営をするための予算はどこから捻出し、組織はどの位の年月存在するのか？</p>	<p>御意見のとおり、持続的かつ健全な運営ができるよう、「沼津港みなとまちづくり推進委員会（仮称）」の事務局、運営方針等については、現在検討中です。</p>