

第 42 回静岡県地方港湾審議会 議事録

日時：令和 3 年 2 月 3 日（水）14 時から

場所：静岡県庁本館 4 階特別会議室

○司会

定刻を過ぎましたので、ただいまから第 42 回静岡県地方港湾審議会を開催いたします。

皆様には大変お忙しいところ、また、新型コロナウイルス感染症による影響が続く中、本審議会にお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

私は、本日の進行を務めさせていただきます、静岡県交通基盤部港湾局港湾企画課西尾と申します。よろしくお願ひいたします。

まず、今回、新型コロナウイルス感染症における緊急事態宣言の発令及び本県、静岡県におけますふじのくに基準の警戒レベルの状況を鑑みまして、一部の委員の方々にはリモートにより御参加いただいているところでございます。

それでは、開催に当たりまして、静岡県交通基盤部理事の杉山より御挨拶を申し上げます。

○杉山交通基盤部理事

皆さん、こんにちは。静岡県交通基盤部理事の杉山でございます。本日、御多忙のところ、また、新型コロナウイルスの感染症による影響が続く中、本審議会に御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

ただいま司会から申し上げましたとおり、新型コロナウイルス感染症の蔓延状況を鑑みまして、一部の委員の方にはリモートによる御審議とさせていただきました。何とぞ御理解のほどよろしくお願い申し上げます。

本日、御審議いただく内容でございますけれども、まずは審議会の運営要領の改

正及び御前崎港港湾計画の軽易な変更、清水港港湾計画の改訂に関する提案でございます。この後、事務局より内容について詳しい説明をさせていただきますので、委員の皆様には御審議のほど賜りますようお願い申し上げます。

簡単ではございますけれども、審議会の開催に当たりましての挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願ひいたします。

○司会

それでは、お手元の資料について確認をさせていただきます。

本日、配付させていただきました資料は、資料1、次第以降、ちょっと厚くございますけれども、資料14までございます。御確認をお願いいたします。

なお、資料3の座席表でございますけれども、一部事務局、説明者がこちら、手前のスクリーンのほうに移動しております。

それから資料13につきまして、右上に資料ナンバーがついていない状況でございますけれども、大変申し訳ありませんが、よろしくお願ひいたします。

もし不足等ございましたら、会場の委員の皆様につきましては挙手でお願ひいたします。また、気づいたところで教えていただければ事務局の者が対応いたしますので、よろしくお願ひいたします。

次に、審議会委員の皆様のお紹介についてでございますけれども、資料2の委員名簿を御覧ください。今年度から新たに委員に就任していただきました委員の皆様について、御紹介をさせていただきます。

リモート会議でもございますので、お名前だけの紹介とさせていただきます。

初めに、学識経験者として静岡大学理学部准教授、宗林留美様でございます。

次に、港湾関係者として一般社団法人日本船主協会、中井英樹様でございます。

次に、県議会議員として静岡県議会建設委員会委員長、和田篤夫様でございます。

そして今回、御審議いただく案件は、本県の清水港及び御前崎港に関係することから、該当港湾所在地である市長様に臨時委員として御就任いただいております。

その他の委員の皆様につきましては、お手持ちの資料2で御紹介に代えさせていただきます。

また、本日、御出席いただいた方々については、資料3の座席表にて御紹介に代えさせていただきます。

なお、本日はこちらのスクリーンにありますとおり、

一般財団法人みなと総合研究財団顧問、大村哲夫様。

福知山公立大学特命教授、篠原正人様。

静岡大学理学部准教授、宗林留美様。

静岡県商工会女性部連合会理事、深澤美子様。

一般社団法人日本船主協会、中井英樹様。

国土交通省中部地方整備局長、堀田治様の代理人でございます、国土交通省中部地方整備局港湾空港部長、中原正顕様。

御前崎市長、柳澤重夫様の代理人でございます、御前崎市建設経済部商工観光課長、樽林昭彦様。

以上の7名の委員におかれましては、リモートにて御出席をいただいております。

また、本日、静岡理工科大学理工学部准教授、石川春乃様、常葉大学大学院環境防災研究科教授、重川希志依様におかれましては、やむを得ない事情により御欠席ということで、御連絡をいただいております。

以上、委員の皆様について御紹介させていただきました。

それでは、議事に入る前に、当審議会について御説明させていただきます。

配付資料のうち資料4、静岡県地方港湾審議会条例を御覧ください。

本審議会は、当該条例の第1条に基づき、静岡県が管理する港湾の開発、利用、保全及び管理に関する重要事項を調査審議するため設置するものであります。

第2条による知事の諮問に応じて、港湾計画の策定または変更に関する事項を調査審議していただいた後、知事に答申することとなっております。また、この条例の第9条に基づき、審議会の運営に関し必要な事項は、会長が審議会に諮って定めるとされています。

次に、本審議会は静岡県地方港湾審議会条例第8条第2項により、委員及び議事に関係のある臨時委員の過半数が出席しなければ会議を開き議決をすることがで

きない規定となっております。

静岡県地方港湾審議会運営要領の第4条による代理出席を含め、本日は全常任委員19人中、ウェブのつながらない方もいますけれども、16人と、過半数の皆様にご出席をいただいております。また、議事に関係のある臨時委員におかれましても、全臨時委員3人全員の皆様にご出席をいただいております。

したがいまして、本日の第1号議案から第3号議案まで、全ての議案について過半数の委員のご出席をいただいておりますことを、ここに御報告させていただきます。

次に、本審議会は県の情報公開の推進に関する要綱の規定に基づき、原則的に公開することとなっております。本審議会は公開することにより、議事運営に支障が生ずることがないと思われますので、公開とさせていただきます。

なお、お手元の資料は報道機関、傍聴の皆様方にもお配りしております。

続きまして、先日開催した幹事会の結果を幹事長である静岡県港湾企画課長、齋藤より御説明させていただきます。

○齋藤港湾企画課長

港湾企画課の齋藤でございます。よろしく申し上げます。

私のほうからは、幹事会の結果について御報告をさせていただきます。

昨年12月22日に開催しました幹事会では、幹事23名全員が出席をし、第2号議案である御前崎港港湾計画の軽易な変更及び第3号議案の清水港港湾計画改訂について調査審議し、当該案件を本審議会に上程することを全会一致で議決したことを御報告いたします。

なお、第1号議案の静岡県地方港湾審議会運営要領の改正につきましては、幹事会で議決した内容の一部、今回、追加し、当審議会にて審議させていただきます。

追加した内容につきましては、後ほど議事の際に御説明をさせていただきます。

以上について、幹事会に関する御報告とさせていただきます。

○司会

それでは、本日の議事に入ります。

ここからは大村会長に議事進行をお願いします。大村会長、よろしくお願いいたします。

○大村会長

それでは、ただいまから議事に入りたいと思いますけれども、まず、議事に入ります前に、静岡県地方港湾審議会運営要領第6条第2項によりまして、議事録に会長及び会長の指名する出席委員2名がこれに署名押印するものとなっておりますので、会長の私のほうから、本日御出席の委員の中から、海野俊也委員と磯谷千代美委員を指名いたします。お引き受けいただけますでしょうか。よろしゅうございますか。

○事務局

御了解いただきました。

○大村会長

ありがとうございます。それでは、よろしくお願いいたします。

それでは、本日の議事に移りますけれども、東京都も緊急事態宣言で、都から出ることが非常に厳しい状況になっております。私もリモートでの参加でございます。いろいろと御不便をおかけいたしますけれども、よろしくお願いいたしますと思います。

世界のコンテナターミナルのターミナルオペレーター、世界のコンテナターミナルを1か所でリモートでコントロールするぐらいまでこういうのが進んでおりますけれども、なかなか私のオフィスのリモート機能は、全体の状況を把握できるような機能がございません。

したがって、今回の議決に至るまでの議事の進行に関しましては、全体の様子を把握するのに一番適している事務局のほうに一任をしたいと思っておりますけれども、委員の皆様、御異議ございませんでしょうか。

(異議なし)

○事務局

御異議ありませんでした。

○大村会長

それでは、事務局の福元港湾局長、よろしくお願いいたします。

○福元港湾局長

静岡県交通基盤部港湾局長をしています福元と申します。よろしくお願いいたします。

先ほどの会長からの御提案によって、私のほうが議決の前まで司会進行をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。着座にて進めさせていただきます。

本日の審議内容は全部で3件ございます。それを二つに分けて最初の第1号議案、第2号議案、第1号議案は審議会の運営要領の改正です。それから、第2号議案は御前崎港の港湾計画、これは軽易な変更ですけれども、この2件をまとめて御審議いただけたらと考えております。

その次に、清水港の港湾計画、全部改訂になりますけれども、それを1本で御議論をしていただけたらと考えております。よろしくお願いいたします。

それではまず、第1号議案及び第2号議案を続けて事務局のほうから御説明をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

○事務局

それでは、説明に移ります。私、静岡県交通基盤部港湾局港湾企画課の石倉より、第1号議案、静岡県地方港湾審議会運営要領の改正について御説明いたします。

お手元の資料の5及び資料6を御覧ください。運営要領の一部改正は3点ございます。

1点目は、書面による議事に関しまして、第6条の2を追加します。読ませていただきます。第6条の2、「会長は、やむを得ない事由により会議を開く余裕のない場合においては、事案の概要を記載した書面を委員及び臨時委員に送付し、その意見を徴し又は賛否を問い、その結果をもって会議の議決に代えることができる」と記載いたします。今後、このたびの新型コロナウイルス禍のような状況が起こることを想定して、本条項を追加します。

2点目は第8条の2「会長が不在のときは、港湾局長がこの要領における会長の職務を代理する」を削除いたします。事務局側の人間であります港湾局長は、地方港湾審議会において調査審議を受ける立場であることから、会長の職務を代理することは不適であると判断しまして、本条項を削除いたします。

3点目は、静岡県地方港湾審議会要領別表の一部を組織改編に伴い変更いたします。

変更の内容は資料5の一番下を書いてあるとおりです。

なお、この3つの改正点におきましては、本審議会で承認された日より施行させていただきます。

以上で第1号議案の説明を終わります。

○福元港湾局長

続けて第2号議案をよろしく申し上げます。

○事務局

港湾企画課の吉田と申します。

それでは、第2号議案につきまして説明させていただきます。

第2号議案につきましては、御前崎港港湾計画の軽易な変更でございます。

御前崎港の女岩地区のほうでバイオマス発電所の建設着工が具体化しつつあることを踏まえまして、建設予定地の港湾計画が現在、港湾関連用地となっておりますものを、発電所の立地になじむ工業用地に変更させていただきたいというものでございます。

この案件ですけれども、一昨年(2019年)の5月に同じ地方港湾審議会(2019年)の場で、発電所の建設の許認可に関して御審議いただいたところなんですが、その際に港湾計画のほうも変えておいたほうがいいのではないかという御意見もありましたので、そちらを踏まえまして、変更させていただくということでございます。

内容は左のほうに書いてございますが、現在、港湾関連用地 44.0ha となっているものを、右のほうになります。新しく港湾関連用地 38.7ha、工業用地 5.3ha に変更させていただくということでございます。

港湾計画図上の表記の仕方でございますけれども、左が変更前でございます。真ん中のほう、全体的に港湾関連用地でございますけれども、右のほうでありますように、5.3ha 工業用地に変更させていただくという内容でございます。

簡単ですけれども、説明は以上でございます。

○福元港湾局長

ありがとうございました。

ただいま事務局から説明がありました第1号議案の運営要領の改正でございますが、基本的には今回の新型コロナウイルス感染症に伴いまして、緊急事態宣言などそういう状況が出てくることを想定していなかったということなので、今後、さらにその被害がひどくなった場合に、この審議会をどうしていくかということで、書面決議等の記載を追加するという内容でございます。

第2号議案につきましては、御前崎港港湾計画の土地利用計画の変更でございます。

以上の2点でございます。

基本的にはまず、会場のほうから御意見があればお願いいたしまして、その次にリモートの方々に、最後は全体でという形で進めていきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

では、会場のほうでもし御質問、御意見等ございましたら、挙手にてお願いいたします。

よろしいでしょうか。リモートの皆様、もし御意見等あれば、発言なり挙手でも構いませんので、いただくと幸いです。いかがでしょうか。よろしい

でしょうか。

それでは、第1号議案、第2号議案とも、御意見等ないということにしたいと思
いますけれども、ちょっと画面上で見えてない方がいらっしゃるの、もし意見が
あれば声を出していただくと幸いです、よろしいでしょうか。

それでは、御意見ないということで、議決のほうに移りますので、大村会長に進
行をお戻しさせていただきます。よろしく願いいたします。

○大村会長

それでは、お諮りしたいと思います。

ただいま事務局から説明がありました第1号議案、第2号議案につきまして、御
異議ございませんでしょうか。

(異議なし)

○福元港湾局長

会場のほうは異議なしという声がありましたので、補足させていただきます。

○大村会長

それでは、御異議ないということでございますので、その旨を静岡県知事に答申
することといたします。

なお、本議題についての答申書の作成につきましては、私に御一任いただきた
いと思っております、よろしいですか。

(異議なし)

○福元港湾局長

御異議ないようでございます。

○大村会長

それでは、事務局より次の進行をお願いいたします。

○福元港湾局長

分かりました。ありがとうございます。

第1号、第2号議案が終わりましたが、ここで御前崎港に関する議案が終わりましたので、関係する臨時委員の御前崎市の樽林様と牧之原市の山本様には所用により御退席をいただきます。御審議ありがとうございました。

ちよっとお時間いただいて、座席の除菌等をします。

続きまして、第3号議案の清水港の関係に移りますけれども、ここから静岡市の経済局海洋文化都市推進本部長の塩原様に臨時委員として御出席していただきます。よろしくをお願いいたします。

それでは、第3号議案の清水港港湾計画改訂につきまして進めさせていただきます。まず、事務局のほうから御説明をさせていただきます。

○事務局

それでは、清水港港湾計画の改訂ということで、私、港湾企画課の畠中と申します。私から説明させていただきます。

お手元の資料11を御覧ください。

2ページになります。

長期構想と港湾計画ということで、昨年度静岡県では、清水港の長期構想を策定しております。おおむね20から30年先の清水港をどうしていくのかということで、将来像を描いております。今回の港湾計画は10から15年先を見据えた港湾法に基づく計画になります。目標年次は2030年代前半を目標に、どういった整備をすべきかを策定しております。

長期構想で掲げた基本的理念が「スマートガーデンポート清水」ということで、これも公表しておりますので、一度御覧いただければと思います。

本日、資料に沿って説明させていただきますけれども、まず1番目、清水港の現状と役割ということで説明させていただきます。

5ページになります。

清水港の背後圏に企業、製造業等が張りついているということで、静岡県全体がものづくり県で、清水港はこのものづくり県を支える企業の物流の拠点ということで、重要な役割を担っております。

6ページになります。

背後に幹線道路網が充実しているということで、中部横断自動車道の開通ということで、道路網の充実とともに清水港の背後圏が広がっている状況になります。

7ページになります。

これは清水港の特徴になりますけれども、名古屋港、横浜港等の国際戦略港湾・国際拠点港湾と比べても、清水港は非常に面積が小さい中で物流を扱っているということで、効率的に物流を扱えているという特徴がございます。

8ページになります。

清水港の役割について説明させていただきます。背後圏の企業を支える物流の拠点ということで、コンテナ航路網が現在、今ちょっと1便減っていますけれども、昨年7月時点で27.5便/週ということで、世界とつながる港となっております。

9ページになります。

清水港の特徴としましてターミナルは、利用者様の努力もありまして、コンテナトラックがゲートに並んでから出るまで16.9分ということで、非常に時間的に効率のよい運営ができている状況にあります。

10ページになります。

先ほどコンテナの話をさせていただきましたけれども、静岡県は富士市を中心に製紙会社がたくさん立地しております。静岡県はパルプ・紙・紙加工品製造業の製造品出荷額が第1位で、静岡県の製造業を支えるパルプの輸入拠点という役割も担っております。

11 ページになります。

トラックドライバーが不足しているという話がありますけれども、ROROが現在、2航路ですね。1航路はデイリーで、RORO船で全国とつながっています。

12 ページになります。

静岡県では、農林水産物の輸出促進計画を作成しております、農水産物の輸出拠点でもあります。現在、内陸県の長野、山梨とタイアップして、農水産物の輸出の促進をしておりますけれども、先にあったROROを活用して、広域的な集荷、輸出というのでも取り組んでおります。

景観等の話になります。

清水港、富士山があって世界で最も美しい湾クラブの駿河湾に面し、富士山の世界文化遺産構成資産である三保の松原があるということで、景観に非常に優れている。その上、地域の方々の努力、協力があって、非常に良好な港湾景観を形成しているという状況にあります。

ほかに清水港には東海大学をはじめJAMSTEC様の「ちきゅう」とか、海洋研究の研究拠点が集積しているということで、海洋研究・開発の拠点の役割を担っている状況です。昨年、MaOIPARCというものも開設しておりますので、引き続き海洋研究の拠点として役割を担っていくと思っております。

にぎわいの話になります。現在、清水港は日の出、江尻、折戸、三保、新興津と、それぞれにぎわいの拠点があります。この拠点を活性化しようということで、地域、県、一体となって整備を進めているところでございます。

にぎわいの話に絡んでおりますけれども、日の出地区にクルーズ船ですね。地域のクルーズの振興の協力があって、清水港、令和元年には41隻と過去最高の入港がございました。コロナ禍で現状、入港が落ちていますが、引き続き北東アジアクルーズの東日本における拠点化を目指すということで、クルーズ拠点という役割を担っております。

もう一つ、スーパーヨットです。コロナの関係でなかなか寄港要請がないんですが、世界の富豪がやはり富士山等、景観のよい清水に来たいということで、需要があるということで、今後、スーパーヨットの拠点としての役割を担っていく状況にあります。以上、清水港の現状と役割を説明させていただきました。

2番目で、清水港を取り巻く情勢とか課題について御説明させていただきます。

港湾全体ということで説明させていただきたいと思います。

今、清水港だけでなく港湾全体で、脱炭素化ですとか少子高齢化、あるいは情報の通信技術の発達ということで、デジタル・トランスフォーメーションが必要だとか、いろんな話が出ております。それ以外にも高潮ですね。大型台風による自然災害等、いろんな取り巻く環境が変わってきているという状況です。

そういった中で、経済の話、アジアダイナミズムということで、20ページになりますけれども、欧州北米は今後、人口が欧州についてはほぼ横ばいあるいは減少傾向、北米についても微増という状況なんですけれども、中国も横ばいです。今後、東南アジアとか、さらには南アジア、インド等ですね、発展していくということで、清水港も今後、東南アジア、南アジア、そういったところで貿易をしていくことになっていくと考えております。

日本の情勢を確認すると少子高齢化で、港湾を担う港湾労働者が減少しているという状況です。

通信技術の話になります。今、利用者の方には荷役機械の遠隔化に向けて取り組んでいただいているところがございますけれども、今後、遠隔通信技術を用いて、そういった技術を用いるだけではなくて、ビジネスモデル自体が変わってくるという状況になっております。

脱炭素化ということで、今後、自動車も電気になったり、船舶も脱炭素化に向けた転換をしていくという状況になります。

清水港の課題になります。現状は、新興津になりますけれども、船舶の大型化が進む中で、大水深を要する岸壁が新興津の2バースということで、現在、この2バースに大型化した船が集中している状況です。パルプ船もここでしか荷役できないということで、荷役待ちの滞船が発生している状況になっております。

そのほか現在、コンテナの取扱いを2か所で行っているということで、非効率なコンテナの横持移送であったり、あと、コンテナとROROを同じエリアで取り扱っているということで、ROROのシャーシ置場がないといったところでROROのシャーシ置場の横持が発生したり、分散した取扱いによって様々な非効率な物流を余儀なくされている状況です。

そのほか、海洋研究船、JAMSTECの「ちきゅう」が清水港に実質母港として来ていただいておりますけれども、係留場所がなく物流の岸壁に止めているということで、非効率な、物流の船が来るときには沖待ちしたりとか、あるいは物流と研究者が混在することによってなかなか安全性が担保されないという状況、ある

いは研究資材置場が不足するような状況になっております。

そのほか、にぎわいということで、折戸湾は今まで貯木として利用しておりましたけれども、貯木の取扱いをやめた中で、今後、使われなくなった海面をどうやって活用していくのか、現在、その活用方法について地域の方々と検討を進めております。

3 番目、こういった社会的な背景、現状、あるいは課題をもって一体どうしていくのか、計画の内容について説明させていただきます。

清水港が目指す姿、基本的には長期構想を基に「スマートガーデンポート清水」の実現に向けてどうしていくべきかを今回、計画に盛り込んでおります。

30 ページが計画の内容を概要として盛り込んだものになります。

31 ページを説明させていただきます。

今後の10年、15年先の計画を立てるに当たって、将来の貨物量がどうなっていくのかでございますけれども、主に日本の人口はそれほど増えない中で、今後、増える要素としては海外の需要、それと、清水港が道路網の充実という中で背後圏が拡大していく点、あとはトラックドライバーが不足という中で、モーダルシフトの中で、鉄道という話もありますけれども、海運への転換をしましょうといった要因の中で、今後、貨物量は増えていくと考えております。全貨物量で言うと1.3倍の増になります。

ROROの話でさせていただくと、今後、トラックドライバーの不足によって、現在、2便来ておりますけれども、うち1便は週2回しか寄港しないところが、今後は週3便のデイリーになっていくだろうというところで、貨物量としては1.6倍まで増えると見込んでおります。

コンテナについては1.3倍で、先ほどの道路網の充実や海外の需要増加で貨物量は増えていくと見込んでおります。

計画の内容になります。

まず、新興津・袖師地区です。先ほどの課題にもありましたように、新興津と袖師で分散している中で、より効率化して1.3倍のこれから増える貨物量を取り扱っていきたい。港湾労働者がどうしても減ってしまう中で、取り扱う貨物量は増えるということなので、より効率化させるということで、今回計画では連続4バースの高規格なコンテナターミナルを新興津に形成するというように考えています。

岸壁とか背後の十分な用地確保だけではなくて、遠隔技術を取り入れた荷役機械の遠隔化ですとか、スマートゲートとか、今後、利用者様と一緒に協力して、将来に向かってより効果的なターミナル運営を進めていきたいと思っております。

袖師地区になります。ROROターミナルを形成するということで、ここにつきましても3バースで効果的な省人化をしたターミナル運営をして、今後の貨物量の増大につないでいきたいと考えています。また、ただ単純に新興津とROROでターミナルを造るだけではなくて、両ターミナル間の近接性を生かして道路網を充実させて、さらにはロジスティクスセンターを整備して、ROROのコンテナの連携や、より付加価値の高い物流網の拠点化を進めてまいりたいと思っております。

33 ページは将来の計画や遠隔化等をイメージ化したものになります。

34 ページ、ROROターミナルで説明させていただいたものになります。

35 ページですね。

ROROとコンテナの近接性を生かした付加価値の高い物流網を今後、構築していくというものになります。

36 ページです。

先ほどコンテナの話、ROROの話をさせていただきましたけども、バルク貨物につきましても、今後港湾労働者が減っていく中で、より効率的な取扱いをしていく必要があると考えております。そういった中で、袖師第2埠頭を延伸させて、循環型資源を集約化、あるいは化学薬品、石油類、液体のバルクを集約化させる。さらに船舶の大型化にも対応して、より効率的な物流の取扱いをしていきたいと考えています。

37 ページになります。

富士見地区になりますが、ここもバルクが集まっているんですが、効率的なというところで、ここについても村松運河を埋め立てることによって、港湾関連用地を生み出して、今、手狭なところを背後の土地を生み出すことによって、より効率的な荷役ができるようにしていきたいと考えています。

物流・産業というところで、先ほどの海洋研究ですね。現在、港内浚渫土を埋め立てている貝島地区に、今後、海洋開発の拠点を形成していくということ、また、ここにそういった海洋開発の拠点を形成するという中では、イノベーション等で新たな産業も生まれてくると思っておりますので、今後、ただ開発するだけではなくて、そういった産業、物流にも寄与させていきたいと思っております。

ここからにぎわいの話をさせていただきます。清水港では現在、5地区でにぎわいの拠点形成しておりますが、引き続きにぎわいを形成していくということと、また、ただ各地区でにぎわいをつくるだけではなくて、それをしっかり陸上、海上ともにアクセスを結んで、地域内循環を促して、清水港全体でにぎわいの拠点化を進めていきたいと思っております。

新興津になります。現在、地域の方々と新興津についてはにぎわいの形成、海洋レクリエーションということで進めさせていただいております。これは既定計画のままになりますけれども、JR興津駅と直結する連絡橋の整備とか、国道1号バイパスから乗り入れできる道路というところで、地域の地場産品を用いた「道の駅」的な使い方もできるような取組を進めているところでございます。

41ページ、江尻地区になります。前回、地方港湾審議会で駿河湾フェリーの移転のために必要な岸壁の港湾計画を審議いただきました。ここについては、引き続き岸壁を整備していくということで、やはりここにはみなとオアシスとか既存の河岸の市がありますので、にぎわい空間をさらに高めていくと考えています。また、新聞でもにぎわっていますけれども、隣のENEOS様の土地で、静岡県と協定を昨年7月に締結しました。現在、ENEOS様と調整中ですが、未利用地の中の一部で地域づくりとして計画していくという話もありますので、清水港全体でこれから地域の方々とにぎわい空間の形成に向けて進めてまいります。

折戸湾になります。今回、港湾計画改訂に当たっては、地域の方々と話をし、水面を活用したリゾートにしていくという方向でまとまっております。港湾計画では、まずは水面をぐるっと周遊できる緑道を整備しましょうということと、民間の方がにぎわいに資する開発をしていくに当たって私たちができることでは、土地利用の計画は変更するというところで、緑道の整備と土地利用計画の変更を今回させていただいて、ここを水面を活用したリゾート化にしていくということを考えております。

ここからは現在、利用いただいている船舶の方々の話になりますけれども、まず、タグボートです。今、分散していて、非常に不便な使い方をしていただいているので、塚間に集約して、よりしっかりしたタグボートの集約というか、しっかりした電源とか給電設備をもって荷役に携わっていただく環境を整えたいと思っております。そのほか、プレジャーボートについては、引き続き適正化を図るということで、今回計画で、現状に合った見直しをさせていただきます。

ここから防災の話をさせていただきます。

静岡県は東海地震に対して清水港も防災拠点ということで、耐震岸壁の整備を進

めてまいりました。今回、港湾計画改訂に当たっては、新たに位置づけた新興津の2バースと、あと、ROROの2バースについて耐震化するという事です。これについては背後圏に企業が張りついておりますので、有事の際にはまずは人命とか生活物資を受け入れるんですが、速やかに物流を平時の状態に回復させて、経済を元に戻すという役割のために、ここ4バースを耐震化ということで位置づけております。東日本大震災ではROROが生活の支援をしたところもあるので、単純に物流を回復するだけではなくて、人命、生活支援も併せて使っていくということを考えております。

江尻です。ROROだけではなくてフェリーが東日本大震災では生活の支援に非常に役立ったという知見がありますので、駿河湾フェリーを活用して、有事の際には、例えば西伊豆で孤立した方々を、フェリーを使って人命救助するとか、緊急避難として使うというふうなことを考えております。

以上、物流、にぎわい、防災ということで説明させていただきましたが、それについての港湾計画上、こういった位置づけかが46ページから示したのになります。簡単に説明させていただきます。

新興津は16メートルの2バース、延長280メートルを2バースに位置づけたということになります。

袖師については先ほどのRORO3バースですが、もともと既設で岸壁がありますということで、まずは耐震の2バースを位置づけさせていただきたいというところと、袖師第2埠頭については埠頭の延伸の土地造成と岸壁を興津の方面と日の出の方面、それぞれ岸壁を位置づけさせていただきました。

江尻につきましては、岸壁の耐震化という位置づけと、昨年7月にENEOS様と協定を結んで脱炭素化に向けて港湾も取り組むというところで、協定を結んだ範囲を次世代型のエネルギーの推進ゾーンということで設定させていただいて、ここから清水港全域に向けて脱炭素化に向けた取組をするんだという、まずは足がかりということで、次世代エネルギーの推進ゾーンを設けさせていただきました。

日の出になります。現在、整備で緑地をかさ上げしておりますけども、そういった道路のかさ上げ等の中で、緑地の範囲等を今回、見直しさせていただいております。

富士見につきましては、背後の村松運河の埋立あるいは折戸湾の緑道というところで港湾計画に位置づけさせていただいております。あと、現在ある水深9メートルの岸壁について、延命化があって、延命化するに当たっては岸壁を前出ししない

と荷役スペースが取れないというところで、港湾計画上、既存の岸壁について水深 9 メートル、延長 330 メートルというところで書かせていただいております。

折戸湾で、先ほどの富士見とつながっておりますけれども、緑道のために緑地の位置づけということと、スーパーヨットを受け入れるための栈橋、あるいは先ほどもにぎわいを海上で結びましょうという話をさせていただきましたが、それを実現させるための水上バスを受け入れる栈橋、また、プレジャーボートの適正化というところで、栈橋を入れさせていただいたところです。

貝島です。海洋研究拠点化というところで、「ちきゅう」だけではなくて海洋研究船が泊まれる岸壁を位置づけさせていただきました。

以上が港湾計画の改訂の説明になります。

今回、改訂に当たってパブリックコメントを 1 月頭から 1 月 31 日までさせていただきました。それ以外に関係機関にこの計画についてどうかということで、協議をさせていただいております。お手元の資料には入っていないんですが、画面上で説明させていただきます。

パブリックコメントでは、16 名の方から 52 件の意見をいただいております。パブリックコメントの回答については、3 月に国の審議会がありますので、その審議会の終了後に公表する予定でございます。

関係機関協議、パブリックコメントでの意見で、今回、港湾計画をパブコメの意見から見直したところが 2 か所ございます。先ほどの新興津の水深 16 メートル、延長 280 メートルのものを 2 バース整備しますというところになりますが、ここについて利用者から、今後パルプの需要が伸びる、しかもコンテナと違ってパルプは不定期、定量的サービスではないというところで、しっかりと不定期な入港に耐えられて、今後の貨物量の増大にも対応できる施設整備が必要だと話をいただいております。私たちもう 1 回考え直すということで、しっかりとそれに対応できる施設ということで、今回、水深 16 メートルの延長 280 メートルの 2 バースということで、最終的に決定させていただきました。

あと、先ほど紹介させていただいた次世代型エネルギー推進ゾーンです。ここもパブコメの時点では入ってなかったんですが、協定も結んだので、そういったのを位置づけるべきではないかと御指摘いただいております。私たちは脱炭素化で港湾が取り組むという中で、ここを脱炭素化に向けた取組みの足がかりとしたいというところで、今回、そういった位置づけをさせていただきました。

以上 2 点、パブコメ等の意見で変更した点になります。

いただいた意見がたくさんあったんですけれども、おおむね反対意見はなくて、非常にいい計画だとか、前向きな意見をいただいております。意見をいただいた中で、今後、事業の中で対応していくものについて御紹介させていただきます。

まず、施工に際し、航行安全対策です。こういった計画を工事していく中で、工事の作業船が物流の航行の安全に支障があることが見込まれる場合は、しっかりと対策をするようにと意見いただいております。

あと、クルーズ船の入港に当たって日の出岸壁がどうしても航路が狭いというところで、対岸側の浚渫をしっかりとやってほしいという話をいただいております。今回、貝島を位置づけたことによって深くするという計画も入っておりますので、今後いただいた意見には、貝島地区の浚渫を適正にやっていきたいと思っております。

あと、貝島の岸壁整備に当たっては、係留船等安全に配慮するという意見で、これも実施に当たってしっかりと対応してまいりたいと思っております。

もう一つ、風向・風速の情報です。運用維持を適切に行うようにということで、今後対応してまいりたいと思っております。

タグボートの件ですけれども、集約するというのを計画でさせていただいておりますが、そういった集約がなされるまでの間でも、適切な環境整備、係留環境の配慮をお願いすると意見いただいておりますので、これについても今後、利用者と調整しながら対応してまいりたいと思っております。

あとは折戸のにぎわいづくりの中で、釣り人だらけになるのではないかとといった話、安全対策が必要ですよといった話とか、貝島の海洋研修ゾーンにおいて緑地も配置してはどうか、あるいは「ちきゅう」を見学できる環境が欲しいとか、釣り人の侵入対策が必要だとか、海釣りスペースを設けてはどうかといった話をいただいております。

フェリーを移転する江尻地区では、隣接する廃油処理場は県の施設になりますけれども、そこが混雑するので改変して用地を有効活用したほうがいいのではないかとといった意見もいただいております。

これらについても今後、対応を検討してまいりたいと思っております。

最後になります。意見に対して原案のままとしたものが一つあります。前回計画で袖師から貝島に向かって道路の構想を入れさせていただいていました。あくまで構想ということで、管理者が構想として入れていた道路になります。今回、私たちが計画するに当たって、折戸湾のところに新たに道路構想ということで絵を書かせ

ていただいています。そういった中で、ここの構想の道路については、港湾用地の空間的余裕もないですし、実際整備するとなると海底トンネルで、なかなかその実現性が見込まれないということで、港湾管理者の自らの発議で構想として位置づけたんですが、今回、構想からは削除させていただきました。

以上、パブリックコメント、関係機関協議の説明となります。

以上、清水港港湾計画の改訂について説明させていただきました。御審議のほどよろしく願いいたします。

○福元港湾局長

ただいま御説明がありました清水港港湾計画でございますけれども、ちょっと私から少し補足をさせていただきます。

今、資料の 11 のほうの説明がありましたけど、その次ですね。資料の 12、それから資料の 13 清水港港湾計画資料（その 1）と書いているもの。それから、その次の資料の 14、港湾計画資料（その 2）というのがございます。

これはどういう関係かと申し上げますと、この資料 11 のポンチ絵の一番最初の 2 ページ目のほうにありますけども、港湾計画というのは港湾法に基づいた法定計画でございます。そこで国際拠点港湾、清水港みたいな大きな港湾は、港湾計画をつくらなきゃいけないというふうに法律で定められています。その定められている内容を地方港湾審議会にかけて、その後、国の確認が必要だというのが法律に書かれているところでございます。

その見るものは何かというと、資料の 12 の港湾計画書で、実は 12 の一番最後に A 3 で折り込みでありますけれども、港湾計画図というのがございます。この二つが基本的に審議内容になるということでございます。

それで、これに参考資料ということで、港湾計画資料（その 1）という資料の 13、あと、資料 14 という（その 2）があるというところでございまして、12 だけだと分かりづらいので、少し補足的な説明、データを盛り込んだ補足的な説明がその 1 ないしその 2 にあるというところでございます。

その 1 は、どちらかというと施設の話です。この港湾計画書に沿ったデータの補足資料があるんですけども、その 2 は、この港湾計画を実際実現したときに、環境的にどういうインパクトがあるかを調査した内容でございます。大気汚染だとか騒音だとか振動だとか、そういうものの現況を押さえて、それでこの港湾計画に基

づいた施設整備等が行われたときに、どういう影響、環境に影響を与えるかと。その評価みたいなものを調べたものでございまして、結論的にはいろいろ細かいデータのシミュレーション等を行って、総合的な評価としては大きな問題はないだろうというふうな形でまとめているところでございますけれども、それがその2でございます。

先ほど申し上げた資料 12 ですね。1 ページめくっていただいて、目次がございまして。そこに、Ⅰ 港湾計画の方針、それから、Ⅱ が港湾の能力、Ⅲ が港湾施設の規模及び配置、Ⅳ が港湾の環境の整備及び保全、Ⅴ が土地造成及び土地利用計画。次のページに幾つか港湾の効率的な運営に関する事項やその他重要事項がございまして、この辺は、港湾計画の技術的な事項に関する基準を定める省令という、国土交通省がつくった省令に基づいたものなどを加味して項目が実は決められておりまして、それに基づいて書いているものでございます。

資料 11 のポンチ絵の中に、最初に清水港の現状の課題や情勢というものがあるんですが、それがどちらかというと、この港湾計画の方針の最初の部分に書かれています。清水港を取り巻く環境や現状、課題を踏まえた上で、次期 10 年間、どういう施設整備をして、どういうふうに港湾活動をしていけばいいかを定めているというのがⅡ以下の計画論の話になっています。

中は全部文字で書かれていてちょっと分かりづらいということで、事務局のほうで資料 11 というパワーポイントを用意してございます。ですから、御審議いただくのは資料 12 ですけども、それをちょっと分かりやすくしたのが資料 11 ということで、こちらをベースに御議論をいただければと思います。

以上、補足でございます。

それでは、御審議のほうに移らせていただきます。今、申し上げた資料 11 を 1 ページめくると、右下にスライド番号が 3 ページ、4 ページとあります。4 ページに目次がありまして、まず、清水港の現状と役割、Ⅱの清水港を取り巻く情勢と課題等、ポンチ絵でいいますと 5 ページから 27 ページの間で、少し気になることとか、これは違うのではないとか、プラスアルファでもし何かあれば御意見を賜ればと思います。

ということで、二つに分けて、後半は港湾計画の内容について、またお時間いただいて御審議いただくという形で進めさせていただきたいと思っております。

では最初に、今、申し上げました清水港を取り巻く環境や課題などで御質問、御意見等がございましたら、まず会場のほうで挙手にてお願いいただければと思いま

すが、いかがでしょうか。

五味委員、お願いします。

○五味委員

ありがとうございます。いろいろ御説明いただいて、「スマートガーデンポート 清水」というキャッチコピーもすばらしいし、長期構想として理念をきちんと示されて、いろいろな計画を出してくださっているところは非常にすばらしいなと思いました。

ただ、先ほどから何回もお話に出ていますように、新型コロナウイルスが世界中で非常にひどいことになっておりまして、オリンピックの開催も危ぶまれているような、2020年、2021年と、しばらくの間は続くだろうと言われている中で、それも一つのゴーサインだと思うんですね。実際に大型クルーズ船もヨットも来ていない状況の中で、今後長い目で見れば、必ず戻ってくると信じたいところですが、そういうことについては現状分析のところは一切触れられていないので、一言ぐらい、現在の新型コロナの地球上の感染について、「それが戻った暁には」みたいな言葉が必要なのではないかなと思いました。

そういう国際的なことだけではなくて、実際に日本国内でも産業の様子が大分変わってきているということがこの1年間の分析で分かってきております。貧困層も増えておりますし、今の日本の社会の現状は、少子高齢化や労働人口の減少だけではないのではないかと私は思っているんですけれども、港湾計画だからあまり関係ないと言えば関係ないんですが、現状分析のところにそういうことが少し入ってもいいのかなと思います。

それがどこに響くかというのはなかなか難しいことですが、人々の交流拠点をつくるという計画も入っておりますので、その交流すべき人間がどういう人間なのかということは考える必要があるかと思えます。海外から来る、あるいは国内の富裕層だけを相手にした交流拠点ではもちろんないわけで、静岡県の庶民の方たちも清水港で楽しみたい、すばらしい景色を見て、なごみたいという気持ちがあって港に来る方もいらっしゃると思うので、そういう方たちに向けての交流拠点ですよ。ですから、そういう分析も少し現状のところに入ってもいいのではないかなと少しだけ思いました。

以上でございます。

○事務局

御意見ありがとうございました。おっしゃるとおり、現状分析の中で、コロナ禍の対応等、足りない部分があったかと思っております。

資料 12 の 2 ページになりますけれども、にぎわいという観点では欠けているかもしれませんが「更には」というところで、新型コロナ禍で、今後どういったところが求められているかということで、リモート化や省人化など感染拡大予防の対策が求められていると私たちは思っております。それが新興津や袖師などにおいて次世代型のコンテナターミナル化ということで、省人化やリモート化が有効かと考えております。また、実施に当たっては、御指摘ありましたとおり、コロナ禍の対応や現状分析をしつつ、適切に対応してまいりたいと思っております。

ありがとうございました。

○福元港湾局長

よろしいでしょうか。ありがとうございます。

ほかにはいらっしゃいますか。磯谷委員、お願いします。

○磯谷委員

磯谷です。今、五味委員からコロナ禍ということを言われましたけど、もう一つ、地震のことで。防潮堤を造るということ、担当が違うようなのでよく分かっていないのですが、防潮堤がこの計画の中でどこに入ってくるのかということは、日の出の近くで仕事をしておりますと、片方は日の出の海から来て、片方は巴川から遡ってくるという津波に対してすごく危機感を持っているものですから、そこはこの計画に関係ないのか、あるのか、ちょっとよく分からないのですが。でも、実際に生活しているほうからすれば、無視できないことではないかなということが一つあります。

それからもう一つ、三保地区のところで出ていたんですけれども、超富裕層の持っているスーパーヨットが来るということが、もう一つイメージがつかめないのです。日の出地区に海外のクルーズ船が来て、たくさんのお客様がそれに乗ってきて、

降りて、私たちも主に清水中心ですけれども、いろいろなNPOさんが文化的な歓迎をしたり、地域を英語で御案内するといった、いろいろな市民活動をやっていて、多分それは経済効果があるだろうということも分かるのですが、スーパーヨットはすごく経済効果があると書かれているのですけれども、何をやるんだろう、そんなに大勢が乗っているのかなと。

あと、私もつい最近知ったんですけれども、三保園ホテルがもうやめてしまうと。少し前には福田屋ホテルがと。三保地区でいえば、そういうお客様を迎える大きなところが、海外からというより国内からのお客さんだと思うのですけれども、やはりコロナも含めてで、大きなところが立て続けにやめてしまうということがあって、その中で、このスーパーヨットは実際にどのようなにぎわいや経済効果があるのかをもう少し知りたいと思います。

以上です。

○事務局

ありがとうございます。まず、御意見、御質問を2点いただきました。1点目の防潮堤につきましてですが、今回は港湾法に基づく港湾計画ということで、防潮堤に関しては計画に入れてございません。防潮堤については海岸法に基づく施設になりますので、別途、計画の中で整備していくと考えております。

ただ、御指摘がありましたとおり、地元の方々が非常に不安に思っているという話はあると思っております。日の出、江尻については、来年度から着手していきたいという思いで私たちも進めておりますので、改めて地域の方々にしっかりと御説明させていただきながら、安心していただけるように整備を進めていきたいと思っております。

2点目の三保のスーパーヨットについてです。まず、クルーズ船の経済効果はもちろんありますという中で、経済効果だけではなく、出港、入港のときに花火を打ち上げて地元の方々が一緒に楽しむという効果もあると思っております。

スーパーヨットにつきましてですけれども、経済効果だけでいうと、1回の寄港で、海外の富豪ということで、2,000万円、3,000万円という費用を地元にと落としていただけるという中で、経済効果はあると思っております。ただ、それだけではなく、クルーズ船と同じように、きれいな船が来るということで、今後、それが絵になったり、あるいはみんながそれを見に来て、地域の方々と何かしらの交流が生まれるといった相乗効果も期待しているところです。

まだ日本全体ではそういった経験も少ない中でして、有効性があると私たちは考えておりますので、今後、経済効果だけでなく、地域との関わりなどもしっかりと対応してまいりたいと思っております。

以上になります。

○福元港湾局長

ちょっと私から1点補足させてください。

海岸の関係ですけれども、今、お話ししましたように、ちょっと法律が違っていて、今回のこれは港湾法に基づく計画なので、海岸関係の防潮堤などは入ってございません。ですので、それは審議の対象外になるかなとは思いますが。ただ、やっている人間は同じで、私のところで対応させていただいていますけれども、海岸保全施設という、防潮堤の整備みたいなものはやはり非常にお金がかかりますので、国のほうの御支援をいただけないか、実は毎年いろいろ要望をしているところでございます。

今、ちょっとお話がありましたけれども、まだ予算が決まっていないので、来年度どうなるかということは、今こちらからは何も言えない状況です。ただ、一生懸命要望して早く整備をしたい、何とかしたいというのは、静岡市さんや地元の清水港管理局と情報共有しながらいろいろと議論はしているところでございます。そこは引き続き頑張って、安全・安心は非常に大事だと思いますので、何とか早く対応したいと思っております。

よろしいでしょうか。では、ほかに室内のほうではよろしいでしょうか。

海野委員、お願いします。

○海野委員

海野です。よろしく申し上げます。

これ、将来的なことで情勢と書いてあるのかもしれませんが、脱炭素化という文言があるんですが、これは何を想定しているのかと。例えば今回、脱炭素化で考えられるのは、まずは水素ですね。水素エネルギーを活用するというので、今回、ENEOSさんの土地はにぎわいゾーンということらしいですけれども、そ

ういうところに例えば水素ステーションを造る、水素は輸入しなければいけないですから、そういうものを造ることを想定されているのか。

あるいは、もう一つ、洋上風力発電の導入とあるんですけども、駿河湾がどういふふうな風況になっているか分かりませんが、そこで発電したものを陸側でと言いますか、そういう発電したエネルギーを集積する、そういう機能も清水港に備えようとしているのか、そのようなことを考えられているのかどうか、ちょっと早い段階かもしれませんが、お聞きしたいと思います。

○事務局

まず、脱炭素化の関係ですけれども、今現在、昨年7月にENEOSさんと静岡県が基本合意を結んだわけですが、その中で、次世代型エネルギーの供給拠点ということでENEOSさんが整備をします。その中で、太陽光、メガソーラーですとか、あるいは大型の蓄電池などを整備すると言われてますが、そのほかに、水素を活用した発電施設も併せて検討していくということで、袖師地区を中心に、今後、脱炭素化に向けて清水港全体がそういった形で展開をしていきたいということで、このような形で書かせていただいているところでございます。

洋上風力発電につきましては、現状のところ、この港湾計画等で建設して進めていこうという話は持っておりませんが、今後、限られた土地の中で、そういうニーズもあると思います。それはこの次の計画などになると思いますが、そういう機会が来ましたら、それは考えていかなければならないと考えています。

港湾の脱炭素化のことだけ言いますと、まだ清水港で具体的なものは描かれていないんですが、委員御指摘のとおり、水素というのは一つのエネルギーのもととして、これから活用していくことが半ば義務づけられていくと思います。水素で生まれた電気を使ってクレーンを動かすとか、港内を走るトラックや荷役機械も二酸化炭素を生まない発電で生まれた電気を使っていく、そういうものは港湾単体でできるものではありませんので、それこそ地元の企業やそういう拠点と協力していきながら、そういう電力などを使って港が脱炭素化していくような、俗にカーボンニュートラルポートと言われておりますが、そういうものを目指していきたいと思っております。

簡単ですが、以上でございます。

○海野委員

ありがとうございます。ただ、脱炭素化につきましては、これからまたいろいろな検討が出てくると思います。特にこういう港に関しましては今後注目されると思いますので、10年、15年の計画とおっしゃいましたけれども、間違いなくそのあたりでは出てくると思いますので、逐次、公表あるいは相談をしてくださればありがたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

○福元港湾局長

ありがとうございます。よろしいですか。

それでは、リモートで御出席されている方、もし御意見等ありましたら、挙手ないし御発言、声を出していただければと思うんですが、いかがでしょうか。

篠原委員、お願いします。

○篠原委員

簡単な質問をさせていただいてよろしいでしょうか。日の出埠頭でゲンティンと契約されて、国のクルーズ拠点港湾指定を受けられましたよね。あれはどうなりましたか。

○事務局

ゲンティンとのその後の状況ですけれども、今も相手方と調整を続けている状況でございます。

○福元港湾局長

よろしいでしょうか。

○篠原委員

分かりました。

○福元港湾局長

ほかの方はいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは、また最後に時間を取りたいと思いますので、先に進めさせていただきたいと思います。

資料 11 のポンチ絵です。港湾計画の内容、28 ページからでございます。これは先ほど御審議いただく内容ということで、資料がとんで申し訳ないですが、資料 12 の港湾計画書（案）の中で細かく書いてあるのですが、5 ページから 6 ページに大きな内容を掲げさせていただいています。

資料 12 の 6 ページです。物流・産業と交流・生活・環境、防災・危機管理等と大きく三つのテーマでこういうことをやっていきますということが書かれていまして、それが先ほどのポンチ絵、資料 11 のタイトルに物流・産業とか書いてありますけど、それに対して分かりやすく書いてあります。

続いて資料 12 の港湾計画書の 7 ページ目に、その後に「港湾空間を以下のように利用する」と、土地利用とか交流ゾーンにしますよとか、そういうことがここに書かれていまして、そういうものもポンチ絵のほうに書いてあります。

今申し上げました資料 11 のポンチ絵でいきますと、28 ページから最後までで御意見、御質問等ございましたら、まず最初に会議室のほうから挙手をお願いできればと思います。

静岡市様、よろしく申し上げます。

○塩原臨時委員（田辺臨時委員代理）

静岡市です。今回の改訂（案）の御説明を伺いまして、昨年度発表されました「清水みなとまちづくりグランドデザイン」や「清水港長期構想」を踏まえた港湾計画の改訂（案）と、段階的に進めていただいているということで認識をいたしました。

市としても、清水港を中心として、国際海洋文化都市づくりというものを総合計画に位置づけて進めておるところです。今回の計画の中で、物流・産業やにぎわいのバランスの取れた機能配置とともに、海洋研究機関が集積するという清水港の特

色を踏まえた海洋研究拠点の形成などが掲げられているということで、今回の改訂案に非常に期待をしているところであります。市としましても、この計画に合わせまして、清水港の物流の活性化や客船の誘致、ウォーターフロントの開発などを多面的に、機能を延ばす開発、取組を進めていきたいと思っているところであります。ぜひ港湾管理者であります静岡県とは連携させていただきたいと思っております。

そんな中で、今後、港湾整備を進めていく上で、港湾に隣接するエリアで土地の利用や道路交通の面で調整を図る場面があるかと思っておりますけれども、その際はぜひ随時、早めに御対応をお願いしたいと思っております。

すみません、意見といたしますか、以上でございます。

○事務局

ありがとうございました。今現在も、静岡市さんの御協力を得ながら、新興津や日の出などで、いろいろ進めております。また、海洋拠点の形成につきましても、一体となって進めなければ実現していかないものですから、引き続き、港湾計画の将来像の実現に向けて一緒にやっていければと思っております。引き続き、よろしくお願いたします。

○福元港湾局長

そのほかいかがでしょうか。リモートの方々はいかがでしょうか。御意見等ございましたら、よろしくお願いたします。

篠原委員、よろしくお願いたします。

○篠原委員

篠原ですけれども、意見を申し述べてよろしいでしょうか。幾つかありますので、順番に述べさせていただきます。質問ではございませんので、御回答は結構です。

私、2005年ぐらいからずっと静岡県港湾の戦略といたしますか、そういったものを議論させていただいて、また、民間ベースでも、いろいろな方から御意見を頂戴して、清水港、御前崎港のことを考えてまいったんですけれども、今回の長期的な港

湾計画にたくさんそれが盛り込まれておりまして、私としては大変うれしく思っております。

まず、興津埠頭の拡張のことですけれども、これも議論を踏まえた案となっておりますので大変結構なことだと思いますが、その根拠となる荷動きについて、かなり不確定なことが多いので、国の審議会でもその辺のところは結構指摘を受けるのではないかなと思います。

今現状を見ますと、やはりコロナのせいで、都心に勤め先が位置して、人も首都圏に住んで働くということが大きく疑問視されている状態ですね。したがって、日本全体のことを考えますと、今後地方に産業も人もどんどん移って行って平準化される、そういう世の中になる必要があると思います。ピンチをチャンスと捉えていただいて、静岡県でも産業誘致、企業誘致、物流誘致、そして人の誘致、そういうことを通じて、拡張される興津埠頭が活用される、こういう発想でやっていただきたいなと思います。

2番目は折戸湾の再開発です。この再開発についても、かなり具体的な絵を描きまして県のほうに提出をさせていただいたわけですけれども、大資本を呼び寄せるのか、それとも地元資本で、地元のためということを優先するのかという大きな議論がございました。この点については、しっかりと今後も御検討いただきたいと思います。

その中で、折戸湾の活用の仕方ですけれども、周りを歩く、そして防波堤の上を歩く、これはすばらしい案だと思いますので、ぜひここにボードウオーク、つまり木材で作ったそぞろ歩きができる場所を造っていただきたいと思います。そのためには、やはり皆さん、ここには車で来られると思うんです。したがって、駐車場の完備というのは大きな課題になるのではないかと思います。

また、折戸湾そのものは海洋スポーツに非常に適した場所ですけれども、貯木場であったためにたくさんの杭が残っております。この杭は非常に邪魔だという意見がたくさんあるのですけれども、抜くお金の問題がありまして、なかなか県のほうでも「抜きましょう」ということにすんなりとなりません。やはり折戸湾は海洋レジャー、海洋スポーツのために活用されるということでございましょうから、杭は抜いていただきたいなと思います。

それから、富士見埠頭です。富士見埠頭にはたくさんの木材チップが荷揚げされて、仮置きをされておりますよね。もし間違っていたら教えてください。背後にそのチップを使う製造業がなくなってしまうので、富士見埠頭の活用の仕方については、長期的にはちょっと私は疑問を感じております。長期構想でどのよう

にここを活用していくのか、場所的には非常に奥の使いにくい場所ではありますので、その御検討をお願いしたいと思います。

それから、貝島ですが、海洋研究開発拠点として位置づけられております。これについては大賛成であります。私は持論として、海洋開発がメタンハイドレートを中心として、それがビジネスに乗るようになりますと、静岡県の港湾というのは非常に大きな活躍の場になるのではないかと考えております。そのためにはオフショア支援船の基地が必要ですね。静岡県は太平洋岸では最もそれに適していると思います。例えば紀伊半島ですと、陸上のアクセスが非常に悪いものですから、適さないですね。静岡県は御前崎港と清水港の両方が適していると思います。距離的には御前崎港のほうが適していると思いますけれども、設備的にはやはり清水港ですね。そのための専用の埠頭に、貝島はなり得るのではないかなと考えているのです。この点についても具体的に専門家と協議をしていただければと思います。

最後に、江尻ですけれども、次世代型エネルギーゾーンということで、今、海運界では、アンモニアや水素の輸送とか、これから夢のあるような話がどんどん進んでおります。そういったものが活用できるような埠頭にしていきたいと思えますし、大きな石油タンク、非常に見栄えの悪いものが現存しておりますので、それを撤去して、先進的なすばらしい場所にしていただければと思います。

以上です。

○福元港湾局長

ありがとうございました。今、篠原委員から5点ほど話がありました。私の理解ですと、多分、富士見埠頭の話以外は、この港湾計画を実現するに当たって、その中で対応していくべき御示唆をいただいたのかなという理解をさせていただいたのですけれども、そういう理解でよろしいですか。

○篠原委員

結構です。今後、検討をいただければと思います。

○福元港湾局長

例えば3番目の富士見埠頭のところは、ちょっと説明できますか。

○事務局

篠原委員がおっしゃっているのは、道路網も含めて富士見全体を再開発することによって清水港がよくなるのではないかという御意見かと私は思っております。富士見地区全体の見直しは、10年、15年の課題というよりは、もう少し長いスパンを経て今後やっていくべきという御意見と私は理解しましたので、今後、利用者なり私たちの勉強の中、あるいは市との道路調整の中で、今後、富士見に着目して、20年、30年のスパンの中で、ここをどうしていくのかということを進めていったほうがいいという理解だったんですけれども、こういったところでよろしかったでしょうか。そういった視点で、今後、私たちも取り組んでまいりたいという回答でよろしかったでしょうか。

○篠原委員

はい、結構でございます。

○福元港湾局長

ありがとうございました。ほかにリモートの方で御意見等あれば、よろしく願いいたします。よろしいでしょうか。

では、全体を通じて、もし御意見等いただければ幸いです。フロアのほうもリモートのほうも、皆さんもし御意見等あれば、よろしく願いいたします。よろしいでしょうか。

では、御意見等は出尽くしたようだと理解をさせていただきます。

それでは、議決のほうに移りたいと思いますが、よろしいでしょうか。それでは、大村会長に進行をお戻ししたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○大村会長

熱心な御議論ありがとうございました。

それでは、提案がありました清水港港湾計画の改訂につきまして、静岡県地方港湾審議会条例第8条3項に基づいてお諮りをしたいと思います。当審議会は、第3号議案「清水港港湾計画（改訂）」について、事務局からの説明内容を適当と認める旨の意見を知事宛てに答申することに御異議ございませんでしょうか。

（異議なし）

○大村会長

それでは、異議なしと認めまして、この旨を静岡県知事に答申することといたします。なお、本議題についての答申書の作成につきましては、私に御一任いただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

（異議なし）

○大村会長

ありがとうございます。

それでは、異議なしと認め、そのように決定をしたいと思います。

以上で本日の審議は終了いたしました。本当に貴重な御意見をいろいろいただきました。このコロナがどういう状態で収束するかは予想がつかないですが、ライフスタイルが大きく変わることは間違いないと思います。そういった中で物流の問題についても相当な変化が起こってくるであろうという中で、今回御審議いただきましたコンテナ、あるいはRORO船、そしてトラック輸送、複合的な輸送手段を持つ清水港が大いに活躍をしていけるだろうと思います。ぜひ本日いただきました御意見を今後の静岡県の港湾行政に生かしていただきたいと思います。

それでは、これもちまして会議の進行を司会のほうにお返しいたします。

○司会

ありがとうございます。委員の皆様には、長時間にわたりまして御熱心に御審議いただきましたことを重ねて御礼申し上げます。誠にありがとうございました。

今後のスケジュールといたしましては、第2号議案の御前崎港に関しましては、この審議会の後、遅滞なく計画の策定、公表をいたします。第3号議案の清水港に関しましては、3月に開催されます国の交通政策審議会港湾分科会に諮った後に、計画の策定及び公表をいたします。

委員の皆様におかれましては、今後とも本県の港湾行政の推進に当たりまして変わらぬ御指導、御協力をよろしくお願い申し上げます。

それでは、以上をもちまして本日の審議会を閉会いたします。

第42回 静岡県地方港湾審議会委員出席者名簿

| 氏名 | 職業又は役職 | 摘要 |
|--------|--------------------------|---|
| 石川 春乃 | 静岡理工科大学理工学部准教授 | 欠席 |
| 海野 俊也 | 株式会社静岡新聞社編集局参与兼特別論説委員 | |
| 大村 哲夫 | 一般財団法人みなと総合研究財団顧問 | リモート |
| 五味 響子 | しずおか流域ネットワーク副会長 | |
| 重川 希志依 | 常葉大学大学院環境防災研究科教授 | 欠席 |
| 篠原 正人 | 福知山公立大学特命教授 | リモート |
| 宗林 留美 | 静岡大学理学部准教授 | リモート |
| 深澤 美子 | 静岡県商工会女性部連合会理事 | リモート |
| 磯谷 千代美 | 特定非営利活動法人NPO サポート・しみず理事長 | |
| 中井 英樹 | 一般社団法人日本船主協会 | リモート |
| 中村 政一 | 清水水先区水先人会会長 | |
| 西尾 忠久 | 清水港運協会会長 | |
| 森本 雷行 | 全日本海員組合静岡支部長 | |
| 藪田 国之 | 静岡県漁業協同組合連合会代表理事会長 | |
| 羽田 弘 | 財務省名古屋税関長 | 代理：財務省名古屋税関 清水税関支署長 原 秀行 |
| 堀田 治 | 国土交通省中部地方整備局長 | リモート 代理：国土交通省 中部地方整備局 港湾空港部長 中原 正顕 |
| 嘉村 徹也 | 国土交通省中部運輸局長 | 代理：国土交通省 中部運輸局静岡運輸支局 次長 中塚 勝弘 |
| 倉本 明 | 第三管区海上保安本部清水海上保安部長 | |
| 和田 篤夫 | 静岡県議会建設委員会委員長 | |
| 田辺 信宏 | 静岡市長 | 代理：静岡市 経済局 海洋文化都市推進本部長 塩原 博 |
| 柳澤 重夫 | 御前崎市長 | リモート 代理：御前崎市 建設経済部 商工観光課長 樽林 昭彦 |
| 杉本 基久雄 | 牧之原市長 | 代理：牧之原市 産業経済部 企業立地推進課長 山本 英広 |