

清水港長期構想検討委員会

－第2回委員会の主要意見と対応方針－

Port of Shimizu

平成31年3月27日
静岡県交通基盤部港湾局

(1) 第2回委員会の主要意見と対応方針

【物流・産業】

| 項目 | 主要意見 | 対応方針 |
|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ① コンテナ 機能 | <ul style="list-style-type: none"> ●大水深多目的国際ターミナルに大型バルク(パルプ)を扱う記載があるが、コンテナターミナルとしての専用的な利用を阻害しないか。 ●コンテナターミナルの目指す先は、全自動か半自動か、可能な範囲で言及するべき。 ●コンテナヤードが狭い印象を受ける。日本の真ん中にあり、東名と新東名が近いことがポイントとなる。もっと国内のコンテナ拠点として売り出すべき。 | ⇒利用者との十分な調整を実施し、船舶大型化に対応した効率的な岸壁利用を目指します。また、今後計画を詰めていく中で、需要の高まりなどの状況が出てきた場合は別の場所を考える等の対応も検討します。 ⇒遠隔操作・自動化エリアと有人エリアを明確にし、長期的には清水港でもAIターミナルの実現を目指します。 ※取組施策①-1(p.26~28)に記載 |
| ②RORO機能 | : 意見無し | |
| ③ 臨海部ロジ スティック 機能 | <ul style="list-style-type: none"> ●ロジスティクスセンターの導入による付加価値の定義を考えた方がいい。 ●輸入ワインを仕入れて得意先に出荷するワンステップ機能や備蓄機能等のロジスティクスセンターの具体的な機能がイメージできると良い ●「水産品流通」は、水産品だけではなく食品も加えて「流通加工」としてほしい。 ●中部横断道の開通により山梨・長野県の農産品輸出拠点となるよう清水港のポテンシャルを高める戦略・アピールが必要。 ●日本の物流基地としての有用性について、背後道路も考慮した定量的なストーリーを示すとインパクトが大きい。 | ⇒新たなサプライチェーンの構築に向けて、在庫拠点化を目指した多層階倉庫や自動化倉庫(マテリアルハンドリング)、精度の高い検品・仕分け・組立等の流通加工環境が整ったロジスティックセンターの導入を目指します。 ※取組施策③-1(p.31)に記載 |
| ④ 自動運転等の輸送機能 | : 意見無し | |
| ⑤・⑥ バルク船大型化、貨物集約 | : 意見無し | |
| ⑦ LNGバンカリング機能 | : 意見無し | |
| ⑧ 低未利用 地の有効 活用 | <ul style="list-style-type: none"> ●港を跨ぐ道路について、三保から防波堤外側埋立候補地を經由し新興津方面に向かうイメージで示すことはできないか。 ●土砂処分用地は津波時に有効だと思う。海水交換に悪影響が無いように設計していただきたい。 ●超長期の視点から、村松運河の埋立には少し疑問を感じる。水面を残す可能性を残しておいた方がよい。見せ方の工夫が必要。 | ⇒将来の交通需要によるため、現時点では現行の長期構想を踏襲したものとします。 ⇒実施にあたっては、環境影響に十分配慮します。 ⇒実施にあたっては、超長期的な利用状況の変化も見据え慎重に検討を進めます。 ※取組施策⑧-3(p.43)に記載 |

(1) 第2回委員会の主要意見と対応方針

【交流・生活・環境】

| 項目 | 主要意見 | 対応方針 |
|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ⑨ クルーズ船 受入 | <ul style="list-style-type: none"> ●クルーズ船の2020年目標90隻は妥当か。2018年の34隻に対して多い気がする。 ●クルーズ船の目標数は高い気がする。これを実現するために、日の出の石造り倉庫群のリノベーションを掲げているが、これだけでは難しい。 | ⇒2018年は台風等の影響により入港実績は少なくなったものの、寄港予定数は順調に伸びている。また、2020年の国際クルーズ拠点の運用開始後、連携する船社が週1回の寄港を計画しており、清水港のクルーズ船寄港回数は飛躍的に増加することが想定される。 ※取組施策⑨-1(p.45)に記載 |
| ⑩ スーパー ヨット受入 | <ul style="list-style-type: none"> ●清水の造船技術を活用して、メンテナンスが受け入れられる施設を充実させれば、メンテナンスサービス強化による利益(実需)も期待できる。 ●スーパーヨット受入に必要な設備の中には、浮き桟橋、係留ブイを追加して欲しい。 ●入管、税関の手続き簡素化、港側の受け入れ体制づくりを要望している。 | ⇒スーパーヨットの受け入れに必要なハード・ソフト面での整備検討を行い、スーパーヨットの受入拠点化を目指します。 ※取組施策⑩-1(p.48)に記載 |
| ⑪ 観光交流 空間 | <ul style="list-style-type: none"> ●富士山だけでなく、「日本唯一」、「まれにみる」など折戸、日の出エリアに行きたいと見えるような形の内容を落とし込んでどうか。 ●一般の人にも楽しめる港を目指すのであれば、もう少し賑わい・交流を高めるソフト施策があると良い。 ●人口の流出に歯止めをかけて、住みたい街とするためにはどうすべきかを考える必要がある。 ●清水港が盛り上がっていくためには何が必要か、人が集まるためには何が必要か。物流も大事だが、交流も大事なのではないか。 ●日の出については、ミュージアム+商業・集客施設の整備を予定しており、人が集まれるような観光的な開発、仕組みを何とかして考えていきたい。 | ⇒清水港の目指す姿・役割・基本戦略を再考し、基本戦略としての方向性のイメージを追加しました。 ※20年後の清水港の目指す姿・役割(p.11)に記載 (基本戦略はp.16~17に記載) ⇒日の出ふ頭に来訪する、内外多数のクルーズ旅客が、楽しく留まることができる空間づくりを目指します。 ※取組施策⑪-1(p.49)に記載 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ●クルーズ拠点を目指すのであれば、内陸部にある歴史的な観光資源との連携も必要なのではないか。 ●港湾エリアと内陸(まち)とのつながりを念頭においた検討をしてほしい ●周辺エリアにお金を落とす仕掛けがあってもいいのではないか。 ●クルーズ客が訪れた際の移動イメージがあると良いと思う。 ●少なくとも、日の出でクルーズ船の客やクルーを受け止める。今は富士山で持っているが、将来的には折戸や江尻、インランドでも受入ができるようにしていくことが重要。 | ⇒清水港の目指す姿・役割・基本戦略を再考し、基本戦略としての方向性のイメージを追加しました。 ※20年後の清水港の目指す姿・役割(p.11)に記載 (基本戦略はp.16~17に記載) ⇒ファムトリップや船社商談会などを通じて提案造成することで清水港ならではの市内観光コース充実を図り、クルーズ旅客の多様なニーズに対応することを目指します。 ※取組施策⑪-1(p.50)に記載 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ●清水駅前の利活用イノベーションゾーンは油層タンクがネックになってくる。ここについてある程度方向性をつけるべき。 ●清水駅周辺の利活用イノベーションゾーンは小さすぎる。広範囲でのエリアを設定してほしい。 | ⇒「エネルギー産業の次世代的发展」としてゾーンを示しました。今後所有者と調整を図りながらその方向性を詰めていきます。 |
| | | |

(1) 第2回委員会の主要意見と対応方針

【交流・生活・環境】

| 項目 | 主要意見 | 対応方針 |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ⑫ 親水拠点 形成 | <ul style="list-style-type: none"> ●折戸にSYを入れるなら、しっかりとした安全対策が必要。 ●新興津人工海浜周辺のふれあいゾーンについての具体的施策・利用イメージが少ないため、追加していただきたい。 | ⇒マリーナ機能拡充の際には船舶航行安全の観点に十分留意します。 ※取組施策⑫-2(p.52)に記載 ⇒新興津地区には人工海浜と人工磯の造成および直売所などの出店により、海洋レジャーを楽しむことができる観光活用や、地場産品等の6次産業化を目指します。 ※取組施策⑫-3(p.53)に記載 |
| ⑬ アクセス性 | <ul style="list-style-type: none"> ●フェリーあるいは清水駅から来た人が、水上バスあるいは小型モビリティを使って、江尻～日の出～折戸～三保を1日券で周遊できるようなことを考えても良いのではないかと。複数の移動モードがあるとよい。 | ⇒各輸送モードの連携を図ることにより、訪れる人々のアクセス性の向上を目指します。 |
| ⑭ 環境・景観 | <ul style="list-style-type: none"> ●折戸湾の中での環境再生にかかわる内容に具体性が足りない。 ●水質の浄化・保全に向けた取り組みを追記すべき。 ●土砂処分用地は津波時に有効だと思うが、海水交換に悪影響が無いように設計していただきたい。 ●清水は富士山だけではなく、水域からみた三保松原や色彩に配慮したガントリークレーン等が非常に素晴らしい | ⇒干潟やアマモ場等の造成による、ブルーカーボンへの寄与(Co2削減)や環境改善を目指します。 ⇒人工磯・干潟等を整備し、磯遊び等が可能な環境を再生し、市民が水辺にふれあう空間の形成を目指します。 ※取組施策⑭-1(p.55)に記載 ⇒実施にあたっては、海水交換等環境への影響がないように十分配慮します。 ⇒色彩計画を十分踏まえた“みなとまちづくり”に引き続き取り組んでいきます。 |

(1) 第2回委員会の主要意見と対応方針

【防災・危機管理等】

| 項目 | 主要意見 | 対応方針 |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ⑮ 防災・減災 機能 | ●貝島を海洋研究拠点とするのであればしっかりとした防災対策が重要。津波想定や避難誘導、避難タワーの整備等、どのような対策を考えているか。 | ⇒津波防災対策の考え方やその対応及び無堤区間の早期解消に向けた方向性に関する資料を追加しました。また、今後詳細を検討する中で防災上の位置づけとともに避難誘導や地盤のかさ上げ、建物のピロティー化等検討してまいります。 ※取組施策⑮-1(p.58～59)に記載 |
| | ●ヘリポートはスーパーヨット対応だけでなく、防災等を含めた総合的な視点で考えるべき。 ●耐震強化岸壁については、北海道や九州方面の物流の核として、袖師第一埠頭のROROバースを、物流機能維持の耐震強化岸壁として位置付けてはどうか。 | ⇒ヘリポートの整備を計画する際には十分考慮します。 ⇒有事の際におけるROROやフェリーの十分な受入を念頭に、袖師ふ頭ROROターミナルの耐震化を目指します。 ※取組施策⑮-3(p.62)に記載 |
| ⑯ 老朽化 対策 | ●ハードの再編、機能強化を図る上では、現機能を使いながらの対応となる。運用に支障がないための整備手順をしっかりと考えてほしい。 | ⇒老朽化対策の実施にあたっては、現機能の運用に支障が出ないように配慮します。 ※取組施策⑯-1(p.63)に記載 |

【その他】

| 項目 | 主要意見 | 対応方針 |
|---------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 清水港の 目指す姿・ 役割 | ●目指すべき方向性に「環境」の視点が弱い。 ●目指す姿・基本戦略に「観光」というワードがない。新たな賑わいを創出する必要がある。 ●キャッチフレーズをコンパクトに再考してほしい。20年後を想像して地域の方々が子供まで共通に語れる言葉が良い。基本理念を考える上で、過去にあって今足りないものは何かの視点から見出す必要がある。 ●清水港は20年後に何で生きていくのか、観光都市としてやっていくならそのように打ち出していないといけない。 | ⇒清水港の目指す姿・役割・基本戦略を再考し、観光視点を加えた”6つの目指す姿”と”8の基本戦略”とした。 ※20年後の清水港の目指す姿・役割(p.10～12)に記載 (8の基本戦略はp.13～19に記載) |
| 施策実施 のスケ ジュール | ●今回提示された取組施策が20年でどれだけのものができるのか。 ●超長期を見据えて考えていくべきなのではないか。直接長期構想としては反映できないと思うが、富士見の物流機能については、企業の設備更新のタイミングと合わせ移転を促すなどの可能性について考えておく必要があるのではないか。 | ⇒施策ごとに短期・中期・長期の施策展開シナリオに従って整備を進めます。 ※施策展開シナリオ(p.77)に記載 |
| その他 | ●田子の浦港との物流の役割分担が考えられないか。 ●クルーズ寄港数の増加に伴い、入港隻数の増加となる。弁天崎のあたりに浅瀬があることから、富士見への船舶のアクセスが難しくなるのではないか。 | ⇒田子の浦港は、岳南地域の産業を支えており、これらのニーズを踏まえた整備を推進するとともに、スペックを上回るものは清水港で補完していく。 ⇒航路内の水深管理を十分行ってまいります。弁天崎付近の浅瀬についても徐々に改善させていきます。 |

(2) 第2回委員会からの変更点

| 種別 | 2/6御提示 原案 | 本日御提示 最終案 | 最終案における修正・追加等概要 | | 意見内容 |
|------|--------------|--------------|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| 修正 | P5 | P5 | スケジュール | ・最終案について、原案からの修正が大幅であったことから、第3回委員会にて委員の皆様方に最終案をご確認いただいた後にパブリックコメントを付すことにスケジュールを変更 | |
| 修正 | P7 | P7～9 | 20年後の目指す姿【背景、基本理念】 | ・背景の表現見直し ・基本理念の表現見直し | |
| 修正 | P8 | P10～12 | 20年後の目指す姿、役割【物流・産業】 | ・目指す姿(アウトカム)、目標の設定、基本戦略(アウトプット)の三段階で表現し、内容を大幅見直し | |
| | | | 20年後の目指す姿、役割【交流・生活・環境】 | ・目指す姿(アウトカム)、目標の設定、基本戦略(アウトプット)の三段階で表現し、内容を大幅見直し ・観光、環境的視点をしっかり表現するよう表現の見直し | 観光という観点が弱い 環境という観点が弱い |
| | | | 20年後の目指す姿、役割【防災・危機管理等】 | ・目指す姿(アウトカム)、目標の設定、基本戦略(アウトプット)の三段階で表現、内容を大幅見直し | 津波想定や避難誘導、避難タワーの整備等、どのような対策を考えているか |
| 新規追加 | — | P13～19 | | ・P10～12に示す、基本戦略(修正版)をイメージした資料を新規追加 | |
| 修正 | P14 | P25 | ①-1 | ・方向性名称を「コンテナ機能の集約化とさらなる大型コンテナ船の寄港環境確保」に見直し ・戦略的貨物のイメージとして農水産物輸出促進計画に関する表現を追加 | 中部横断道の開通により山梨・長野県の農産品輸出拠点となるよう清水港のポテンシャルを高める戦略・アピールが必要 |
| 修正 | P15 | P26 | | ・方向性名称を「コンテナ機能の集約化とさらなる大型コンテナ船の寄港環境確保」に見直し | |
| 修正 | P16 | P27 | | ・方向性名称を「コンテナ機能の集約化とさらなる大型コンテナ船の寄港環境確保」に見直し ・枠内文言を実態に関する表現のみに修正、図の微修正 | |
| 修正 | P17 | P28 | | ・方向性名称を「コンテナ機能の集約化とさらなる大型コンテナ船の寄港環境確保」に見直し ・遠隔操作・自動化の表現統一 | 遠隔操作、自動化の二種類の表現になっている |
| 修正 | P22 | P29 | | ②-1 | ・施策順入れ替えに伴い、旧④-1を新②-1に変更 |
| 修正 | P23 | P30 | ②-2 | ・施策順入れ替えに伴い、旧④-2を新②-2に変更 ・付加価値に関するイメージを修正(止めない物流、安全安心)、農水産物輸出促進計画の表現追加 | 付加価値に関するイメージを明確に 中部横断道の開通により山梨・長野県の農産品輸出拠点となるよう清水港のポテンシャルを高める戦略・アピールが必要 |
| 修正 | P18 | P31 | ③-1 | ・施策順入れ替えに伴い、旧②-1を新③-1に変更 ・施策名称を「安全安心な流通加工環境が整ったロジスティクスセンターの導入」に見直し ・付加価値に関するイメージを修正(止めない物流、安全安心)、流通加工に表現修正 | 付加価値に関するイメージを明確に、水産品流通だけではなく、表現を流通加工にしてほしい |
| 新規追加 | — | P32 | ④-1 | ・清水港背後道路における隊列走行車受入に向けた動きや周辺道路ネットワークから、内陸部物流拠点を活用した隊列走行受入に向けた素地が整っていることを表現した資料を新規追加 | |
| 修正 | P20 | P33 | | ・施策順入れ替えに伴い、旧③-1を新④-1に変更 | |
| 修正 | P19 | P34 | | ・施策順入れ替えに伴い、旧③-1を新④-1に変更 ・図の微修正 | |
| 修正 | P21 | P35 | | ④-2 | ・施策順入れ替えに伴い、旧③-2を新④-2に変更 |
| 修正 | P24 | P36 | ⑤-1 | ・方向性名称を「バルク船大型化への対応」に見直し | |
| 修正 | P25 | P37 | ⑤-2 | ・方向性名称を「バルク船大型化への対応」に見直し | |
| 修正 | P28 | P40 | ⑦-1 | ・イメージ図の適性化 | |
| 修正 | P29 | P41 | ⑧-1 | ・海洋研究イノベーションゾーンのイメージとして、マリンバイオテクノロジーに関連した表現を追加 ・研究船のイメージに望星丸追加 ・貝島埋立護岸前面海域に漁業権が設定されていることに関連した留意事項の表現を見直し・適性化 | |
| 修正 | P32 | P44 | ⑧-4 | ・貝島埋立護岸前面海域に漁業権が設定されていることに関連した留意事項の表現を追記 | |
| 修正 | P33 | P45 | ⑨-1 | ・方向性名称を「国際クルーズ拠点の形成」に見直し ・目標値に関する考え方の補足説明を追記 | 目標値が高いように見える。 |
| 修正 | P34 | P46 | | ・方向性名称を「国際クルーズ拠点の形成」に見直し | |
| 修正 | P35 | P47 | ⑩-1 | ・方向性名称を「スーパーヨットの拠点港化」に見直し ・施策名称を「スーパーヨット受入機能の確保」に見直し ・マリナーコンプレックスのイメージ例追加 | 設備の中には、浮き桟橋、係留ブイを追加して欲しい |
| 修正 | P36 | P48 | | ・方向性名称を「スーパーヨットの拠点港化」に見直し ・施策名称を「スーパーヨット受入機能の確保」に見直し ・主な施設に浮桟橋や係留ブイを追記。 | |

(2) 第2回委員会からの変更点

| 種別 | 2/6御提示 原案 | 本日御提示 最終案 | 最終案における修正・追加等概要 | | 意見内容 |
|-------|--------------|--------------|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| 修正 | P37 | P49 | ⑪-1 | ・方向性名称を「みなと」と「まち」が融合した観光交流空間の創出」に見直し ・周辺観光地(臨港地区外)との位置関係に関する表現を追加 | 港湾エリアと内陸(まち)とのつながりを念頭においた検討をしてほしい |
| 新規追加 | — | P50 | | ・方向性名称を「みなと」と「まち」が融合した観光交流空間の創出」に見直し ・背後の静岡市街地への観光の広がりに関する表現した資料を新規追加 | 港湾エリアと内陸(まち)とのつながりを念頭においた検討をしてほしい |
| 修正 | P38 | P51 | ⑪-2 | ・方向性名称を「みなと」と「まち」が融合した観光交流空間の創出」に見直し ・フェリー移転に伴う西伊豆方面との連携イメージに関する表現を追加 | |
| 修正、統合 | P39,40 | P52 | ⑫-1 ⑫-2 | ・マリナー機能拡充の際には船舶航行安全の観点に十分留意する旨注意事項を追記 ・類似内容のため、⑫-1と⑫-2を1枚にまとめた ・⑫-1の施策名称を「富士山の映える「ヘルスケアリゾート」の形成」に見直し | 折戸にスーパーヨットを入れるなら、しっかりとした安全対策が必要 |
| 新規追加 | — | P53 | ⑫-3 | ・新興津及び三保のふれあいゾーンに関する資料を新規追加 | 新興津人工海浜周辺のふれあいゾーンについての具体的施策・利用イメージが少なかった |
| 修正、統合 | P41 | P54 | ⑬-1 ⑬-2 | ・小型モビリティのイメージにシェア型モビリティのイメージを追加 ・類似内容のため、⑬-1と⑬-2を1枚にまとめた ・貝島埋立護岸前面海域に漁業権が設定されていることに関連した留意事項の表現を見直し・適性化 | |
| 修正 | P43 | P55 | ⑭-1 | ・折戸湾の人工磯、藻場造成に関して、現地の状況や調査結果、ブルーカーボンへの寄与などを踏まえた記載に修正 | 環境という観点が弱い |
| 修正 | P44 | P56 | ⑭-2 | ・海から見た清水港がわかるように対景図を追加 ・港内様々な位置から見える富士山のイメージを追加 ・色彩計画に関する概略を追記 | 水域からみた視点で言うと、清水は富士山だけでない。三保松原や色彩に配慮したガントリークレーン、港背後に広がる清水の街並みなど、港へ入ってくるシーンが非常に素晴らしい |
| 修正 | P45 | P57 | ⑭-3 | ・マリナー配置位置と、ふれあいゾーン・賑わい交流ゾーンとの重なりを表現 | |
| 新規追加 | P46 | P58 | ⑮-1 | ・施策名称を「津波防護対策の推進、無堤区間の早期解消」に見直し ・県や市が現在取り組んでいる津波防護に対するソフト・ハード施策の考え方や取り組み状況を示した資料を新規追加 | 津波想定や避難誘導、避難タワーの整備等、どのような対策を考えているか |
| 修正 | — | P59 | | ・施策名称を「津波防護対策の推進、無堤区間の早期解消」に見直し ・無堤区間の解消を中期的な目標とする旨表現追加。 ・無堤区間(江尻・日の出地区)の整備パースを追加。 ・当初の⑮-1資料から、みなとBCPに関しては、新たに⑮-2として、切り離し。 | |
| 新規追加 | P46 | P60 | ⑮-2 | ・当初の⑮-1の一部であった「みなとBCPの改善」を⑮-2として分割し、1つの施策として独立。 ・みなとBCPで掲げる復旧目標や効果のイメージ、既に行っている対策等について記載した。 | 津波想定や避難誘導、避難タワーの整備等、どのような対策を考えているか |
| 新規追加 | P47 | P61 | ⑮-3 | ・みなとBCPを⑮-2として新規追加したことから、耐震強化岸壁の整備は⑮-3に修正。 ・耐震強化岸壁の必要性を示した資料を新規追加 | |
| 修正 | P47 | P62 | ⑮-3 | ・みなとBCPを⑮-2として新規追加したことから、耐震強化岸壁の整備は⑮-3に修正。 ・将来の整備イメージを富士見から袖師のROROターミナルを念頭に置いた形に修正 | 耐震強化岸壁については、袖師第一埠頭のROROパースを、物流機能維持の耐震強化岸壁として位置づけてはどうか |
| 修正 | P50 | P65 | 長期的空間利用の方向性(素案) | ・清水駅前の利活用イノベーションゾーンを「次世代総合エネルギー拠点の検討集客・市民施設の検討」としてゾーンの範囲を修正 ・三保先端部のふれあいゾーンの範囲を修正 ・江尻地区の賑わい交流ゾーンと産業関連ゾーンのバランス修正 ・袖師第2ふ頭前面部、村松運河の埋立表現 ・貝島埋立護岸前面海域に漁業権が設定されていることに関連した留意事項の表現を見直し・適性化 | 清水駅周辺の利活用イノベーションゾーンは小さすぎる。広範囲でのエリアを設定してほしい。 |
| 新規追加 | — | P66 | 長期的空間利用の方向性(前田委員提供資料) | ・長期構想が示す空間利用の方向性と公民連携協議会が示すグランドデザインにおける空間利用の方向性に関する概念図を追加(前田委員提供資料) | 超長期的な絵姿も本当に簡単に良いのでいらんでおく必要がある |
| 新規追加 | — | P67 | 超長期的空間利用の可能性(あくまでも参考) | ・超長期的な空間利用としての可能性を参考として新規追加 | 超長期的な絵姿も本当に簡単に良いのでいらんでおく必要がある |