

第2回委員会（平成24年12月20日） 主要意見要旨

（全体）

- ・ 駿河湾港の3港の連携、市街地を含めた内陸との連携、そして3つの部門間の連携がかなり重要である。

（物流・産業）

- ・ 京浜港や伊勢湾の港との差別化ができるような駿河湾港でありたい。
- ・ 港頭に必要な施設、内陸にあってもいい施設を、再配置、再構築していくことが必要であり、内陸フロンティアとの連携がますます重要になってくる。
- ・ 内陸フロンティアが水際線にあるかのごとくのアksesが一番大事である。
- ・ 御前崎港は静脈物流など、清水港、田子の浦港と違った意味の特徴を出して行く検討が必要。
- ・ これまで静岡県の港は先進的な取り組み（24時間体制、浜松インランドデポなど）をしてきたが、これから更に先を目指していかなければならない。
- ・ 何を扱ったらいいのか、どこに特色を持つのがいいのかという仮説を立てていかないと、具体的なアイデアに結びつかない（例えば世界のワインを輸入するなど）。
- ・ 駿河湾港クラスの港では、国家経済を支えている部分がある。日本のど真ん中にある静岡県が、日本全体に対して物流的にどのような役割を果たせるか。
- ・ 駿河湾港を今まで同様維持しない限り、ビジネスチャンスや県民経済は失われる。駿河湾港を維持するため、物流の量を一定程度確保するという政策は重要になる。

（防災・危機管理）

- ・ サプライチェーンを維持するためには、港の防災と絶対に被害を受けない物流施設の構築が必要（輸入港＝ダム的なストック機能）。
- ・ 被災地域なのか、支援する側になるのかで、その施設の役割が違ってくる。
- ・ 災害直後、または一定期間経ってから重要になるもの、更には復興期など、時系列の整理が必要。
- ・ 首都圏港湾のバックアップ、リダンダンシーなどの点からも、（県民だけでなく）国民のためにも存在意義がしっかりあることを主張すべきである。
- ・ 津波避難タワーで田子の浦港と吉原駅を結ぶ。

(交流・生活・環境)

- ・ 静岡空港も含めて、湾全体のネットワークを検討する。
- ・ 土地利用の再編の中で、今まで点として考えてきた交流の空間を、線あるいは面として拡大していくという視点が大事。
- ・ 一般県民に一番注目される分野であるが、議論が港湾関係者に限られている。
- ・ クルーズは貨物船とおなじで（荷物があれば船が来る）、静岡に魅力のあるものがあれば、必ず船は寄ってくる。
- ・ 人が集まる海辺を早急につくっていかなければならない。10年・20年の体系では遅すぎる。
- ・ 物流（施設）の間にはぎわいをつくろうという考え方では絶対に出来ない。にぎわいが必要なら、そのために何をするかを考える必要がある。
- ・ 色々なイベントの結果は報道されているが、予告の報道（広報）がたりない
- ・ 清水港折戸湾の貯木場としての役割は終わっている。ここを元あった自然に戻すべき。
- ・ 駿河湾を周遊する1～2時間程度のクルージングがあってもいい。
- ・ 県道223号バイパスとして御前崎と下田を結ぶ。