

パブリックコメントの主要意見と対応方針

番号	記入日	該当箇所	意見	対応方針
1	22/11/8	P7～P14 (4)長期構想策定の背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>・この現状把握が肝心であり、この視点を忘れてはならない。</li> <li>・物流にしても小型船だまりにしても現時点で飽和状態を超えており、<u>長期と言わず現時点での解決策を施さねばならない。</u></li> </ul>	物流機能及び小型船だまりの不足は、早期に対応する必要があると捉えており、本長期構想の主要施策「港湾機能の再編・効率化による物流機能の拡充・強化(22頁)」及び主要施策「プレジャーボート係留施設の整備(26頁)」で短中期からの取り組みとしています。現状の狭隘化を解消し、物流機能の確保に努めます。
2	22/11/8	P13 美崎町一新港地区架橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>・約10年前の長期構想会議時点で当議題はすでに取り上げられていたが、何ら<u>進展がないことに不満</u>です。</li> <li>・現実視点から即刻、架橋にて進めるべし。大きな理由はサザンゲートブリッジ供用開始以来、来年で30年だからです。</li> </ul>	臨港道路新港3号線の整備は石垣港と背後市街地との連携において重要な位置づけとなっていることから、主要施策「港湾機能の再編・効率化による物流機能の拡充・強化(22頁)」、主要施策「背後地域との連携・ネットワークの構築による賑わい空間の拡大・創出(28頁)」、主要施策「安全・安心な港づくりの推進(30頁)」で短中期から実施していくものとしています。
3	22/11/8	P17・18・23・24・31・36 港湾空間利用計画(ゾーニング) (浜崎町地区)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>浜崎町地区物流関連ゾーンに反対。</u></li> <li>・理由①巡視船舶係留地はたった数年前に供用開始されたばかり。</li> <li>・理由②新川漁港からの漁船及び浜崎港マリーナからの小型船舶往來を維持して埋め立て工事は非現実的だから。</li> <li>・理由③カーボンニュートラル(CNP)に逆行だから。代替え案として新川地区又は「B-3プレジャーボート係留地」を後述します。</li> <li>・理由④竹富町役場周辺の交通渋滞の危険性増となる。</li> </ul>	石垣港では利用船舶の大型化や荷役形態の変化等による港湾施設の狭隘化が深刻化しており、新たな物流機能の早期確保が求められています。現在、物流機能を有する浜崎町地区や新港地区だけではこれら課題を解消するには不足しており、今後の八重山の発展のためには港湾施設の拡大は重要な取り組みであると考えています。物流機能の早期整備を実現するには、様々な観点を踏まえると浜崎町地先の開発が現実的かつ有効性が高いと考えています。浜崎町地区地先の開発にあたっては、海上保安部及び漁業関係者等と十分な調整の上、物流機能の確保に努めます。 竹富町役場周辺の交通環境については、浜崎町地区の新たな物流機能導入を見据え、主要施策「安全・安心な港づくりの推進(30頁)」の中で安全の確保を図ります。
4	22/11/8	P19	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小型船舶が当長期構想から玉突き状態で後回し行政と</li> </ul>	石垣港では小型船舶係留施設の不足に伴い、小型船舶を

番号	記入日	該当箇所	意見	対応方針
		船溜まり関連ゾーン（登野城地区）	<p>なっている。それが原因で浜崎港マリーナ、フィッシャリーナ船舶はもちろんレンタカーの渋滞をきたしている現実を直視していただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・解決策として登野城地区、元駐車場空き地の有効活用を臨む。</li> </ul>	<p>取り巻く課題が顕在化しています。市として、係留施設の早期確保のため主要施策「プレジャーボート係留施設の整備(26頁)」に取り組みます。また、新港地区に新たな船だまりゾーンを位置づけることで、長期的に生じた新たな需要にも対応することを考えています。</p>
5	22/11/8	P17・19 港湾利用ゾーニング（新川地区）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>浜崎港マリーナの小型船の新川地区への大移動を提案します。</u></li> <li>・当長期構想で「将来の需要に対応するため」という理由で手付かずの地区である。将来の需要以前に現実の需要対応策を願う。</li> <li>・現実的に物流にしても小型船だまりにせよ早急なる改善策を必要としている。</li> <li>・上記、「浜崎町地区ゾーニング」より理由①・②・③・④のすべての解決策となる。これ以外のメリットとして、①新川地区至西のリゾートホテル群ビーチの海水浄化となる。②新川河口からの赤土流失、生活排水汚濁防止策となる。③新川地区港西側が藻場・サンゴ再生場として確保できる。</li> </ul>	<p>登野城地区の元駐車場空き地については、有効活用を検討します。</p> <p>新川地区については、ブルーカーボン生態系となる海草藻場が分布しているため、主要施策「カーボンニュートラルポートの形成促進(32頁)」に努め、長期的には需要に対応した施設整備を行うことを考えています。</p>
6	22/11/8	P27 B-3 プレジャーボート係留施設の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>新川地区港よりも現実的で賛成。</u></li> <li>・浜崎港小型船舶の大移動を提案します。そうすれば、跡地に物流基地増設可能となり、浜崎町地区の埋め立て工事不要となり CNP に合致する。</li> <li>・ただし、人工島南岸水路浚渫が必須。この水路がない場合は離島定期船航路と小型船航路が重複する。</li> <li>・鉄骨製防風壁が必須。</li> <li>・CNP からも効率的</li> </ul>	<p>プレジャーボート等の係留施設の確保は、主要施策「プレジャーボート係留施設の整備(26頁)」で短中期からの取り組みとしており、新港地区マリーナの整備を早期に実現していきたいと考えています。また、長期的に生じた需要については、新港地区の小型船だまりゾーンにて対応することを想定しています。</p> <p>水路浚渫及び防風壁については、施設整備段階で必要性・有効性を踏まえて検討を行います。</p>