

第40回静岡県地方港湾審議会

説明資料

清水港港湾計画(軽易な変更)



平成31年3月18日(月)
静岡県 交通基盤部
港湾局 港湾企画課

目次

- I** 清水港の概要
- II 計画変更の背景
- III 計画変更の内容（日の出地区）
- IV 事前意見照会に対する対応

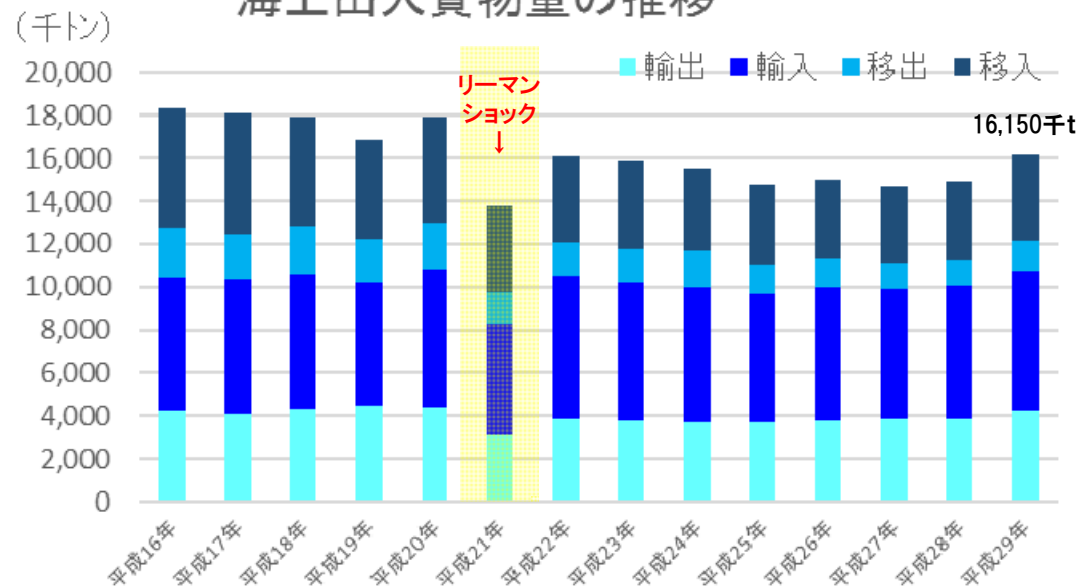
I 清水港の概要① ～清水港の全景～

2017年取扱貨物量	1,615万トン
2018年取扱貨物量	1,905万トン
2018年貿易額	2兆9,371億円
2018年コンテナ取扱個数	567,460TEU



I 清水港の概要② ～取扱貨物量の推移～

海上出入貨物量の推移



貨物量はリーマンショック以前は平均18百万トンであったのに対し、現在は約15百万トンで推移

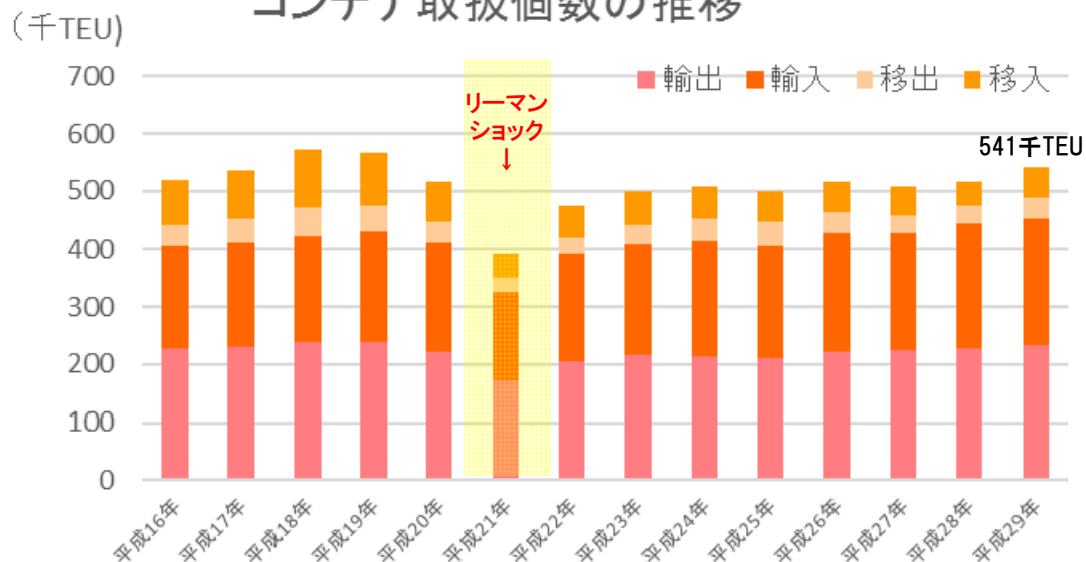
(主な輸出品)

自動車部品、産業機械、二輪自動車、紙・パルプ、その他輸送機械

(主な輸入品)

LNG、紙・パルプ、化学薬品、その他農産品、とうもろこし、豆類

コンテナ取扱個数の推移

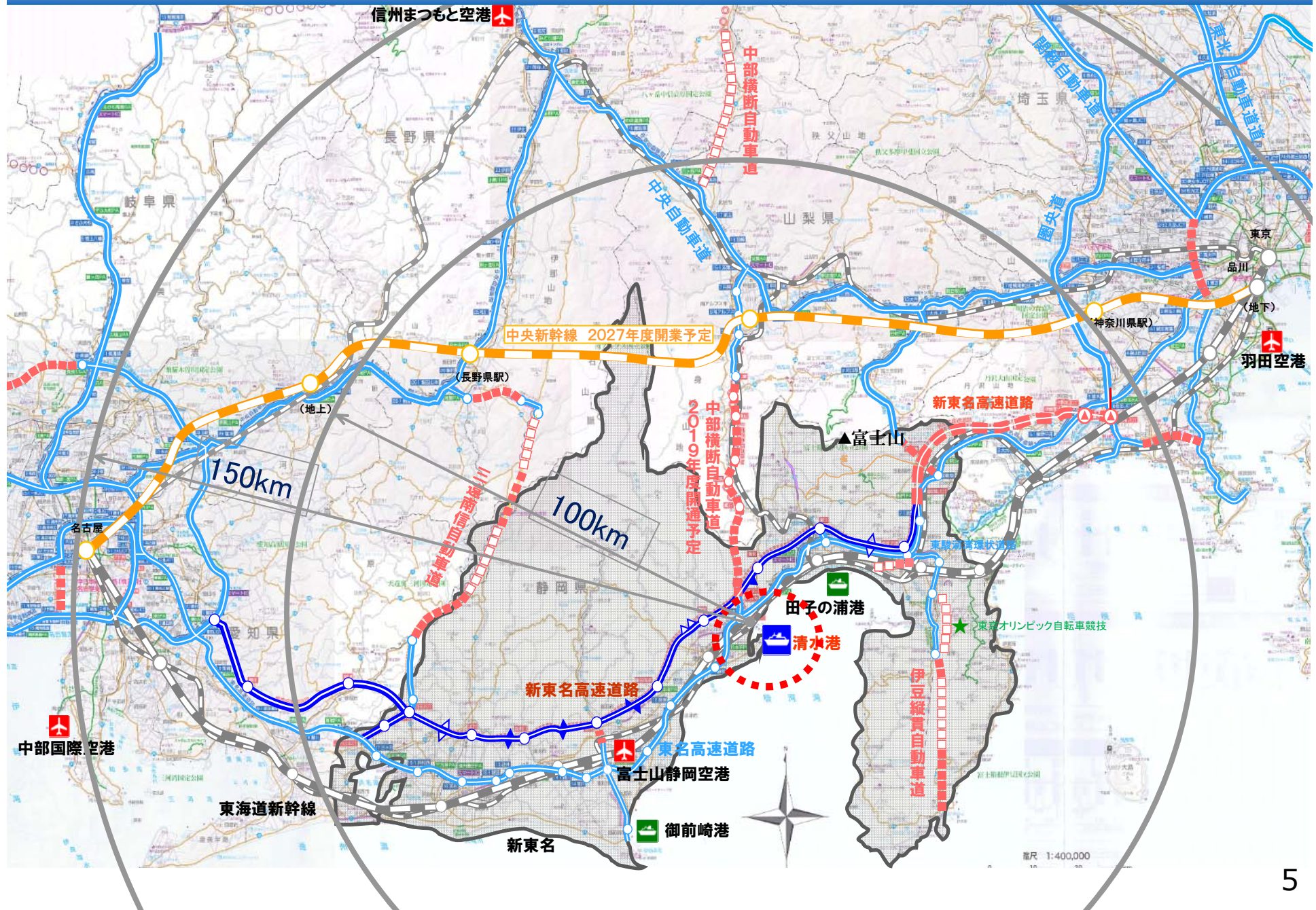


コンテナ取扱量はリーマンショック以前の水準まで持ち直し

港湾別コンテナ取扱量
ランキング(2017年)

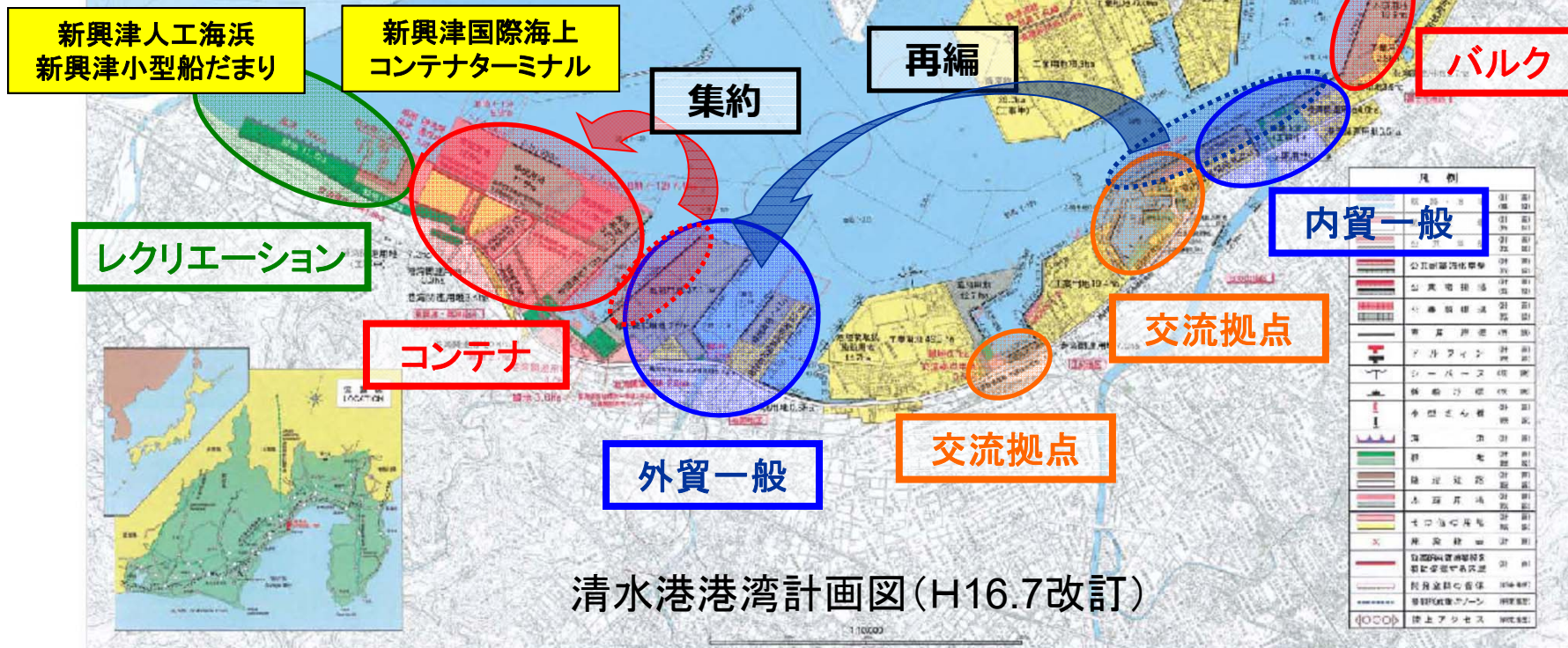
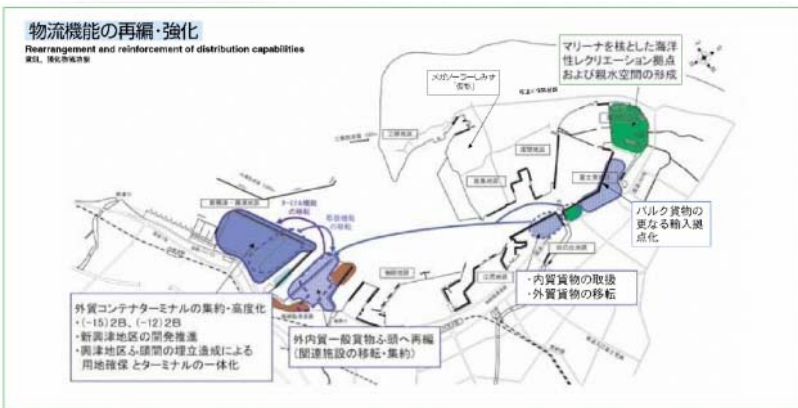
- | | |
|-------|-------|
| ①東京港 | ⑥博多港 |
| ②横浜港 | ⑦那覇港 |
| ③神戸港 | ⑧北九州港 |
| ④名古屋港 | ⑨清水港 |
| ⑤大阪港 | ⑩苫小牧港 |

I 清水港の概要③ ～背後交通ネットワーク～



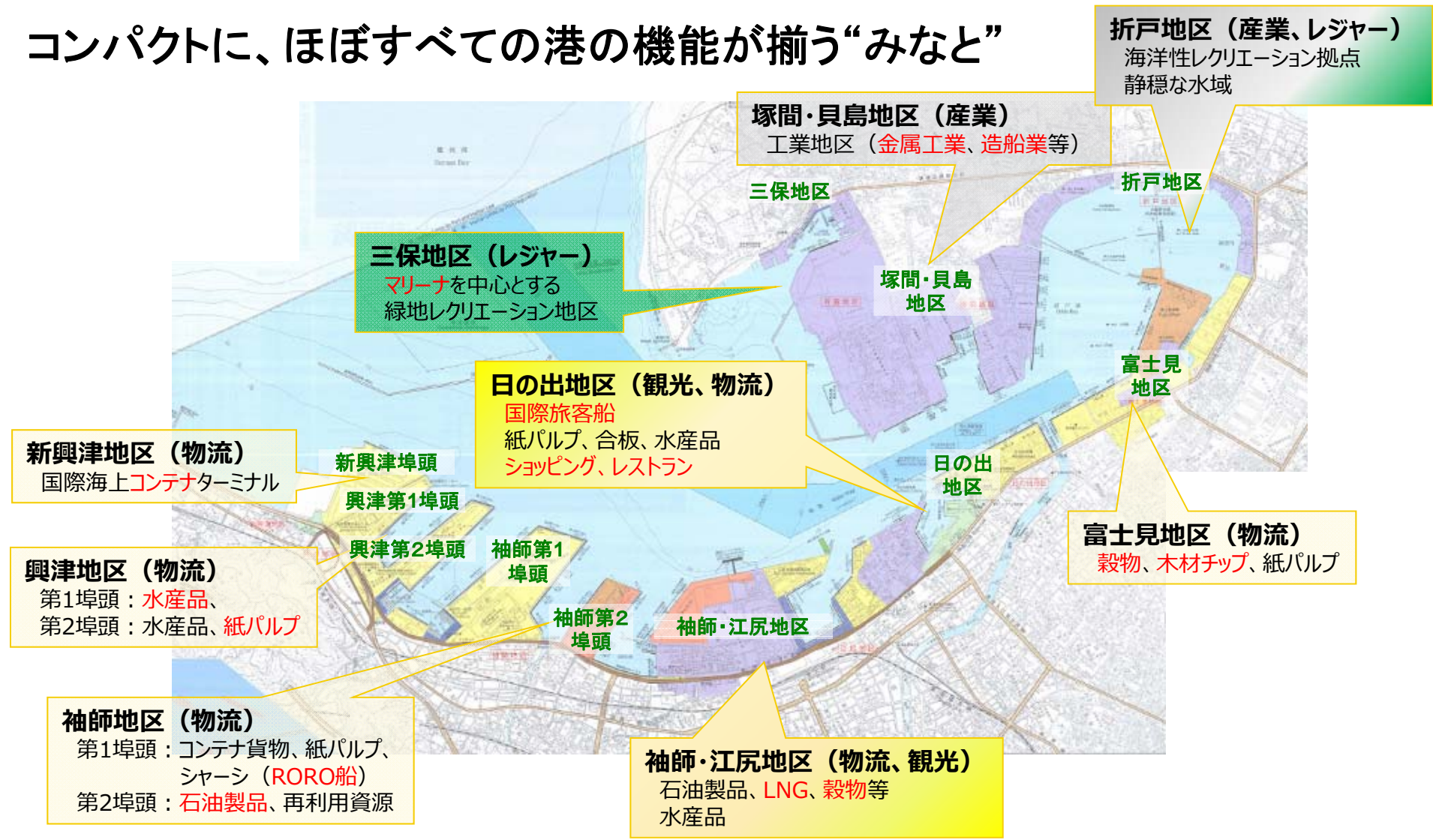
I 清水港の概要⑤ ～清水港港湾計画の概要～

埠頭利用の再編・強化



I 清水港の概要④ ～地区別の利用概況～

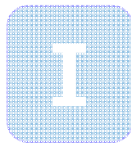
コンパクトに、ほぼすべての港の機能が揃う“みなと”



I 清水港の概要⑥ ～主な事業の進捗状況～



目次



清水港の概要



計画変更の背景



計画変更の内容（日の出地区）



事前意見照会に対する対応

Ⅱ 計画変更の背景①

■ 江尻地区の現況

- ◆ 石油類、水産品などの内貿貨物の取扱い
- ◆ タンカーや警戒船、廃油回収船、漁船等の小型船の休憩用岸壁
- ◆ 水上バスの発着所、水産品などの内貿貨物の取扱い



Ⅱ 計画変更の背景②

■バンカー機能の向上

●江尻物揚場は、遠洋漁業船舶の給油基地である。

港内や焼津港、下田港の船舶のための給油機能を果たしている。

3箇所ピットを使い、8隻の船舶(タンカー)がバンカー機能を利用しており、2隻は洋上で船舶への給油を行っている。

バンカー基地が湾内の奥まった凹部にあり、使い勝手が悪い状況にある。

➤ 埋立てにより岸壁を整備して、利便性の向上を図る必要がある。

■漁船の利用

●江尻地区は、漁港区であり、魚市場での水揚げが行われている。

(魚市場取扱量 H17年 2,065t → H29年 2,891t)

既定計画作成時から、漁船の数も増えている。

(江尻船溜りを利用する漁船 5隻 → 7隻)

➤ 埋立てによる、船揚場の移転先、施設規模を変更する必要がある。

Ⅱ 計画変更の背景③

■ 県・市の計画との整合性

○清水都心ウォーターフロント地区開発基本方針(江尻エリア)(H29.3)

- ・河岸の市を中心とした食文化や、来訪者へのおもてなしなどにぎわいの核エリア
- ・都心WFとして、防潮堤の整備と合わせ重点的に都市デザインを推進するエリア
- ・駿河湾フェリーの移転先として検討を進める(短中期)

■ 県の計画との整合性

○清水港港湾計画(平成16年7月改訂 清水港港湾管理者)(日の出地区)

交流拠点の形成に向け、旅客船ターミナルと西伊豆を結ぶフェリーターミナル機能の拡充を図る

- 新たな「清水港長期構想」(現在策定中)において、江尻地区へのフェリー移転の方針を明示予定

■ 海岸保全施設計画との整合性

○清水港海岸 江尻・日の出地区 津波防護施設整備計画(H27.12)

津波防護施設を、住宅、魚市場、集客施設、事業所を防護できるよう水際に配置

■ 駿河湾フェリーの事業継続について

平成30年5月 エスパルスドリームフェリー 駿河湾フェリー事業からの撤退を発表

平成30年9月 県と周辺3市3町で運航継続を知事が表明

平成31年4月 県と周辺3市3町でからなる一般社団法人を設置予定

II 計画変更の背景④

■ 駿河湾フェリーの事業継続について

【現状】 清水港と土肥港を結ぶ「駿河湾フェリー」は、1日4便就航しており、日の出埠頭を利用している。観光・交流振興を目的とした海上区間の県道としては全国初となる「県道223号」に認定されている。フェリー利用者は、富士山の世界遺産登録を受け一時的に増加したものの、近年は減少傾向にある。平成30年5月にはフェリー事業者が年度内での事業撤退を表明したが、同年9月に県と周辺6市町による継続運航が決定した。

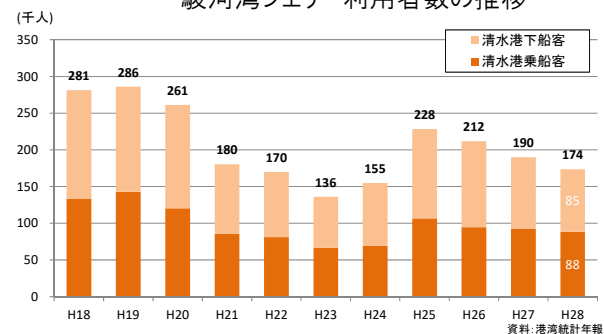
【課題】 日の出埠頭へのクルーズ船入港時は日の出1号岸壁側で臨時対応するなどの対策を行っている。クルーズ船との輻輳利用の解消及びフェリー機能の利便性向上を図るため、**江尻地区へのフェリー機能移転に向けた検討が必要**である。



駿河湾フェリー航路図



駿河湾フェリー利用者数の推移



日の出埠頭におけるクルーズ船との輻輳利用状況

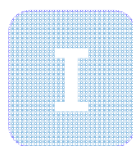


Ⅱ 計画変更の背景⑤

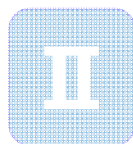
■ 計画変更の必要性

- 既存の内貿埠頭機能の拡充と利便性の向上を図る必要がある。
- フェリー移転による海と陸の交通結節点として、また魚市場、周辺集客施設の交流人口の増加に対応できる賑わいの空間の確保が必要である。

目次



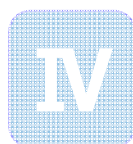
清水港の概要



計画変更の背景



計画変更の内容（江尻地区）

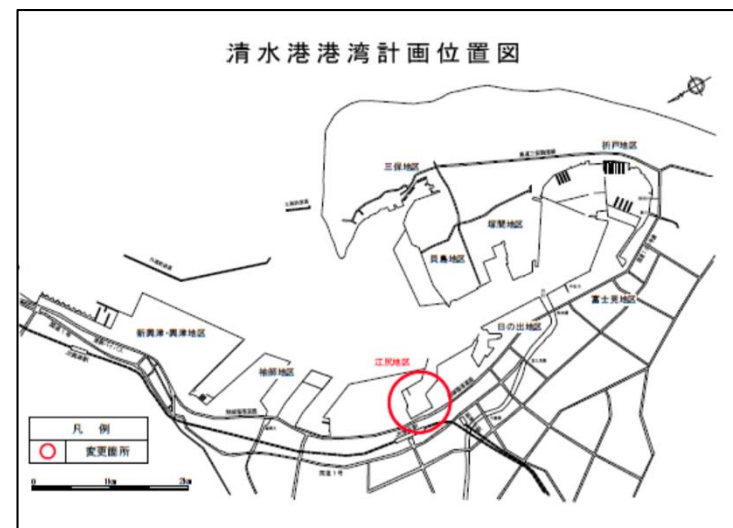


事前意見照会に対する対応

Ⅲ 計画変更の内容①

■ 公共埠頭計画 (計画書p2、計画資料p2～)

- 既存の石油類や水産品等を取扱う内貿埠頭機能の拡充と利便性向上や賑わい空間の創出を図りつつ、フェリーの移転も踏まえた多目的な利用を可能とする。
- 魚市場の前面、E8～E10岸壁は、船舶利用等に必要なエプロン幅を確保しつつ、防潮堤や管理用通路の必要幅等を見込んで約10mの前出しを計画(延長260m)。
- 現在給油ピットが設置されている箇所を埋立て、水深4.0mの物揚場を水深4.5mのE11・12岸壁(延長130m)として整備。



Ⅲ 計画変更の内容②

■ 公共埠頭計画 (計画資料p3)

【対象船型の設定】

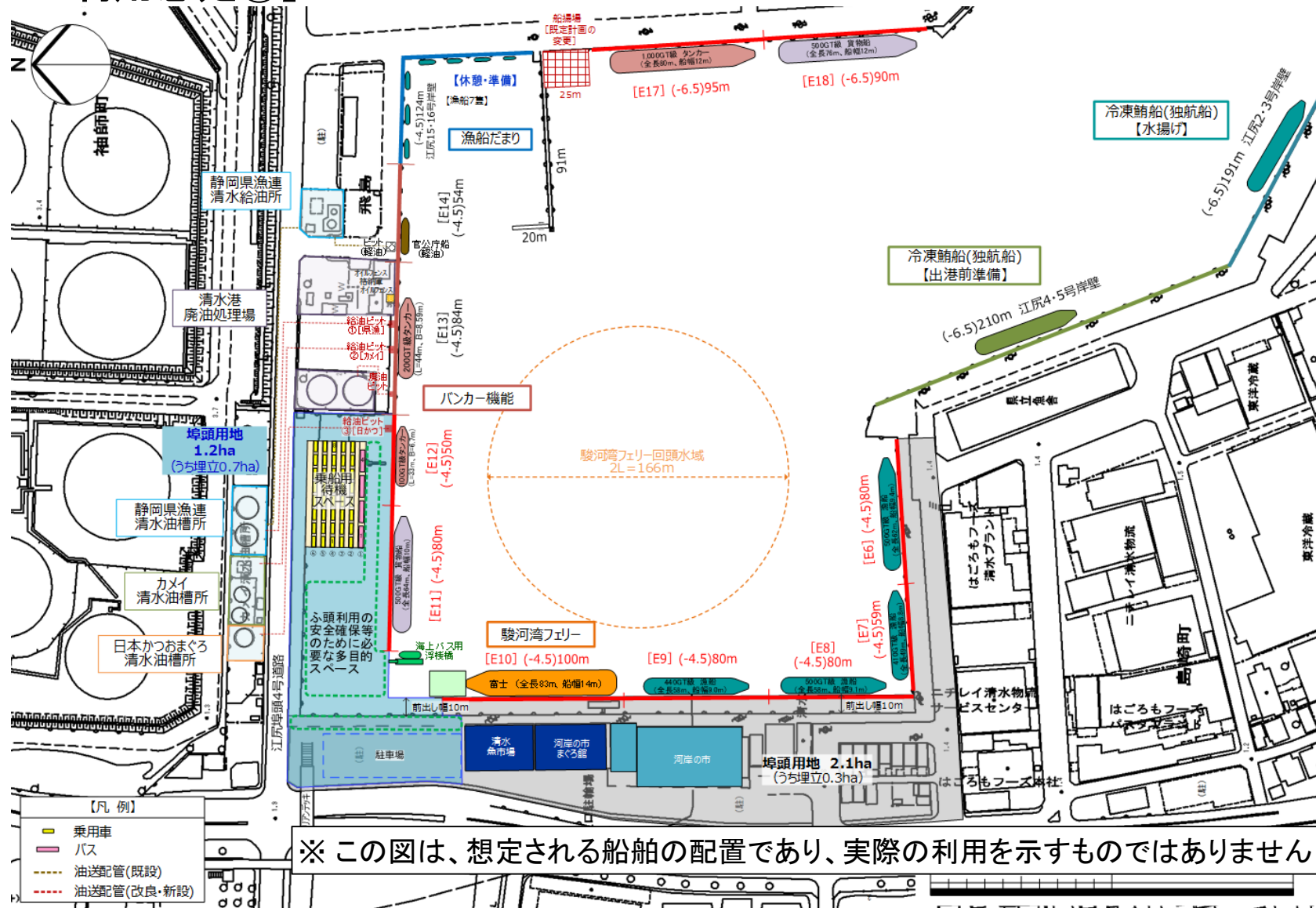
- 岸壁諸元の根拠となる、対象船型は、現在、江尻地区を利用している漁船、貨物船、タンカーを以下のとおり設定している。
- 現在、日の出地区に就航しているものと同型のフェリーも対象とする。

対象船舶	船舶諸元			岸壁規格設定根拠
	船長	型幅	満載喫水	
440GT 級漁船	58.0m	9.0m	4.0m	江尻 8 号岸壁延長
500GT 級漁船	58.0m	9.1m	4.0m	江尻 9 号岸壁延長
1,500GT 級フェリー	83.0m	14.0m	3.8m	江尻 10 号岸壁延長 江尻 11・12 号岸壁連続使用
1,000DWT 級貨物船	64.0m	10.0m	2.9m	江尻 11 号岸壁延長
190DWT 級タンカー	33.0m	6.7m	2.3m	江尻 12 号岸壁延長

Ⅲ 計画変更の内容③

■ 公共埠頭計画

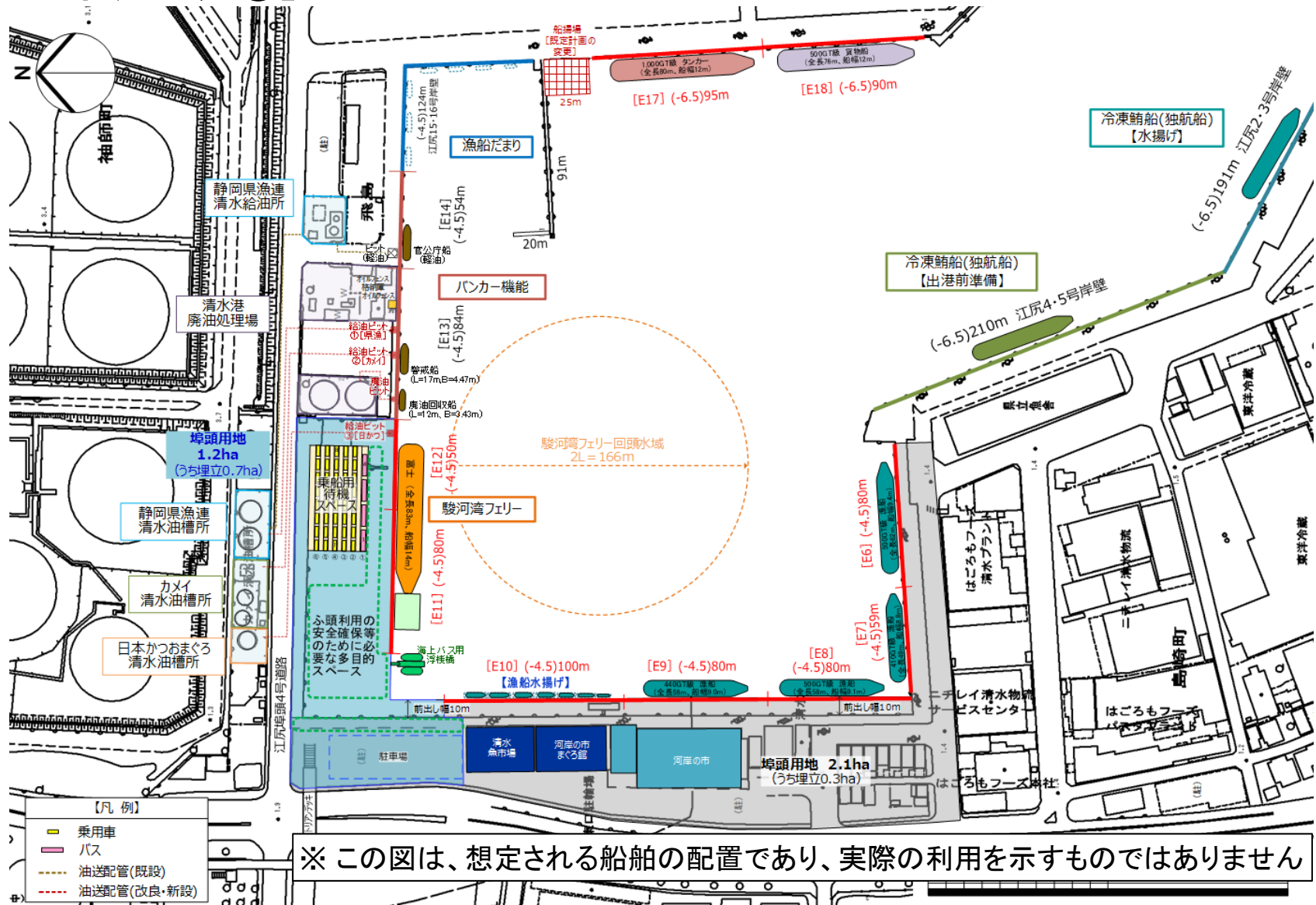
【バス利用想定①】 利用船舶配置計画図①(フェリー西側左舷付配置イメージ:日中)



Ⅲ 計画変更の内容④

■ 公共埠頭計画

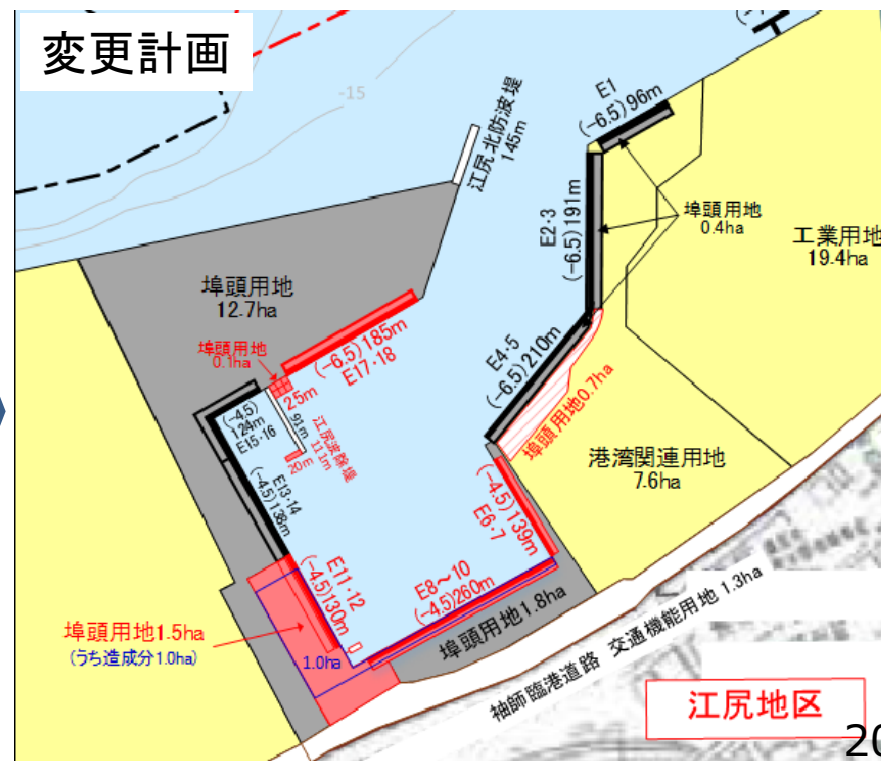
【バス利用想定②】 利用船舶配置計画図②(フェリー北側右舷付配置イメージ: 夜間早朝)



Ⅲ 計画変更の内容⑤

■ 小型船だまり計画及び港湾環境整備施設計画 (計画書p3～、計画資料p6～)

- 前回の港湾計画改訂時に比べ、当地区利用の漁船数が増加していることから、船揚場利用状況を踏まえ、計画の規模を延長20mから25mに見直し、移設場所を変更。
- フェリーが入出港することで、航走波の影響で小型船だまりで作業の安全性に影響を与える可能性があることから、波除堤の一部を延長(延長91mから111mに延長)
- 既定計画では、埋立地予定地を含み緑地0.7ha、交流厚生用地0.5haを計画していたが、岸壁背後の多目的利用を考慮し、緑地及び交流厚生用地を削除し、E8～12岸壁のために埋立てる部分を含め埠頭用地(1.5ha)とする



Ⅲ 計画変更の内容⑥

■ 土地造成及び土地利用計画 (計画書p5、計画資料p9～)

【土地造成計画】

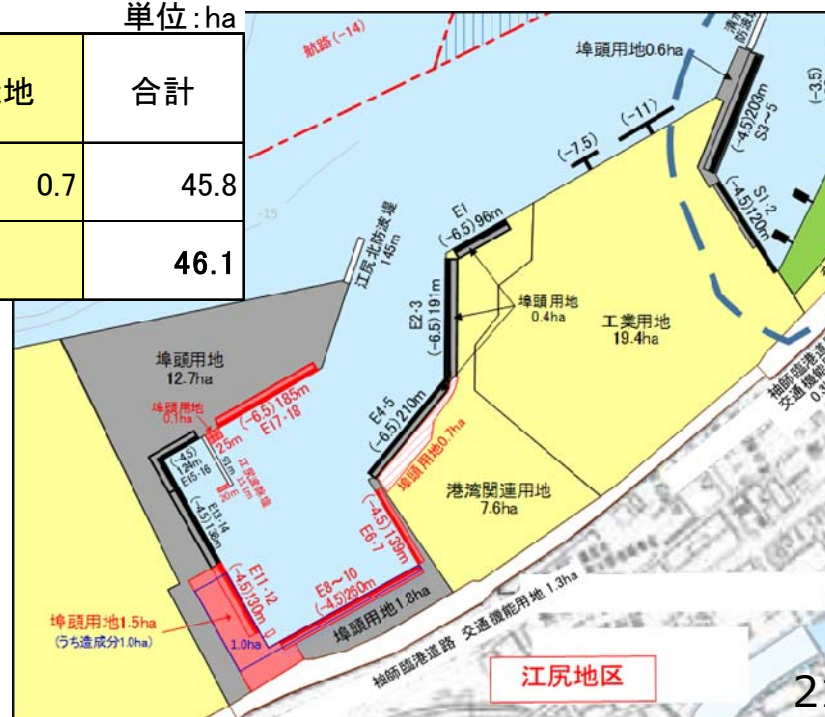
単位: ha

用途	埠頭用地	港湾関連用地	交流厚生用地	工業用地	交通機能用地	緑地	合計
既定計画			0.2			0.5	0.7
変更計画	1.0						1.0

【土地利用計画】

単位: ha

用途	埠頭用地	港湾関連用地	交流厚生用地	工業用地	交通機能用地	緑地	合計
既定計画	16.3	7.6	0.5	19.4	1.3	0.7	45.8
変更計画	17.8	7.6		19.4	1.3		46.1

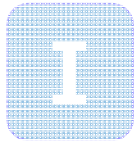


Ⅲ 計画変更の内容⑦

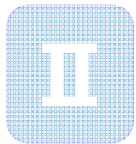
■ 港湾の環境の保全

対象	計画変更に伴う影響と評価
大気質	・ 負荷が著しく増大するものではないことから、影響は軽微であると考えられる。
騒音・振動	・ 港湾からの発生集中交通量は著しく増大するものではないことから、騒音・振動による影響は軽微であると考えられる。
潮流	・ 造成される土地は港内側に位置しており、潮流の大きな変化も想定されないことから、潮流に与える影響は軽微であると考えられる。
水質・底質	・ 潮流の大きな変化も想定されないことから、水質・底質に与える影響は軽微であると考えられる。
生態系	・ 大気質、水質・底質への影響は軽微であると予想されることから、生態系への影響は軽微であると考えられる。
総合評価	・ 環境に及ぼす影響は軽微なものであると考えられる。 ・ なお、今後とも環境保全について十分配慮するとともに、本計画の実施にあたっては、工法・工期等について検討し、十分な監視体制のもとに、環境に与える影響を少なくするよう慎重に行うものとする。

目次



清水港の概要



計画変更の背景



計画変更の内容（日の出地区）

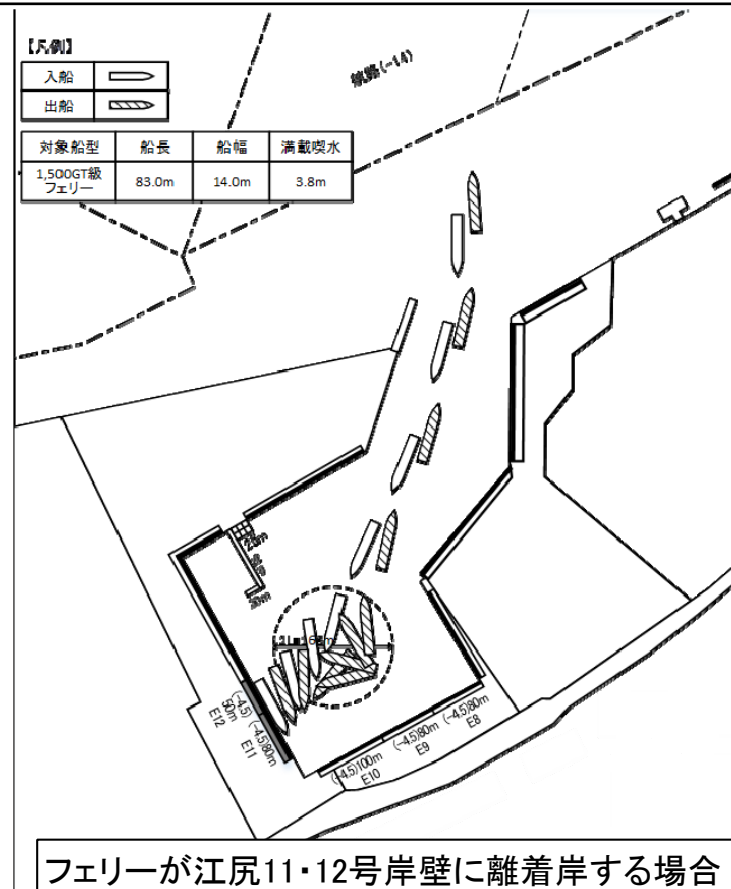
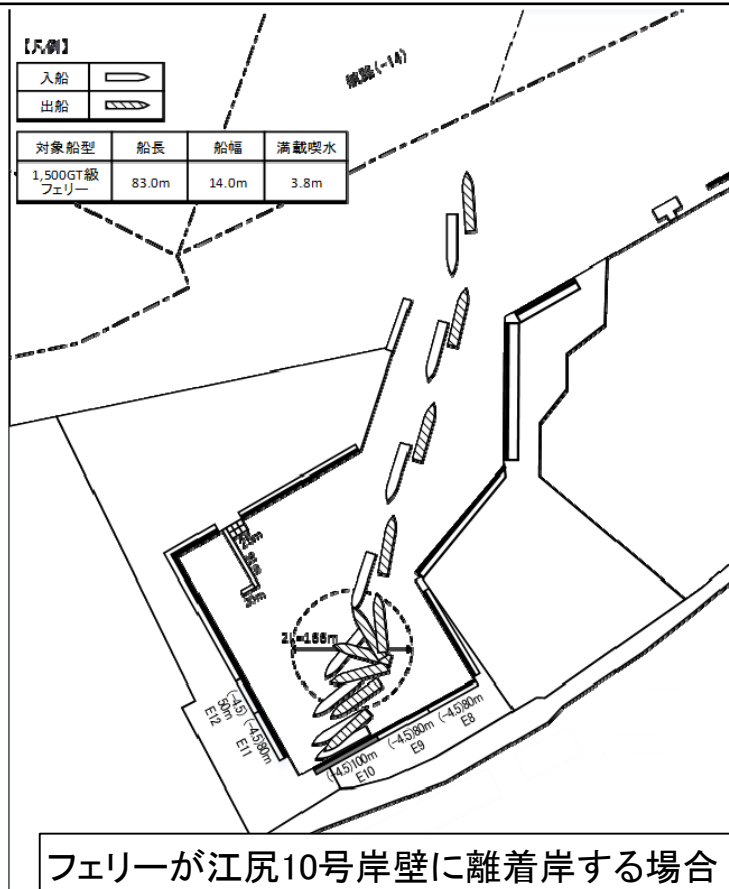


事前意見照会に対する対応

IV 事前意見照会への対応について

清水海上保安部

将来における航行安全上の検討確認に必要となりますので、1,500GT級フェリーの操船例図につき「清水港港湾計画資料」へ記載して頂きますようご検討願います。



江尻地区において、1～5号岸壁、17・18号岸壁は、3,000DWT級貨物船を対象としています。「港湾の施設の技術上の基準・同解説」では、3,000DWT級貨物船の船長は87m(旧基準92m)であり、今回の対象船舶(1,500GT級フェリー)の船長83m以上であるため、湾内での回頭は可能であると考えています。そのため、今計画資料への操船例図は記載しません。