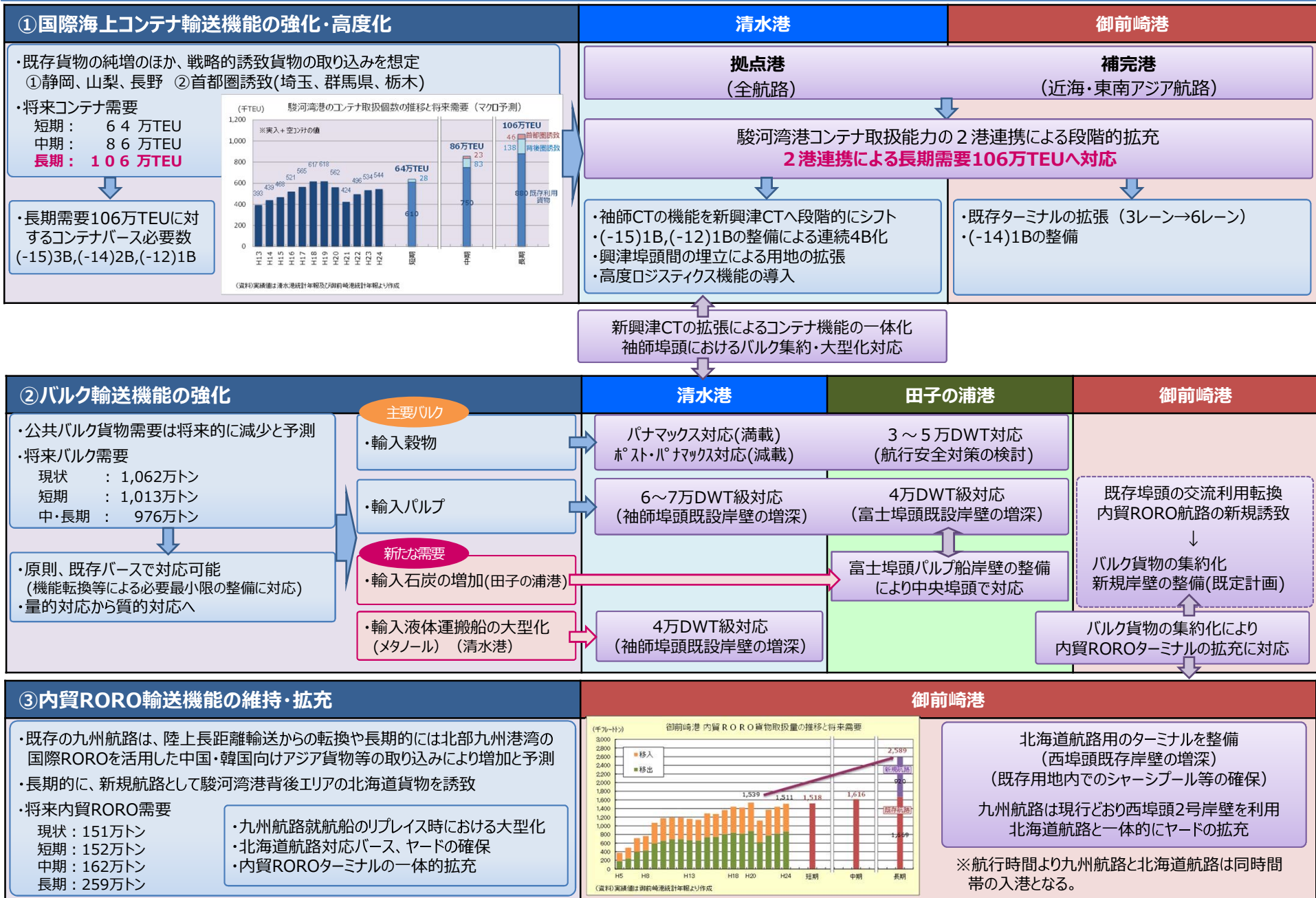


# 駿河湾港の機能別の主要施策の取組方向と連携・分担のあり方

資料4

## (1) 物流・産業 Support《支援》 - トータル物流コストの低減と駿河湾港の役割の強化 -



(2) 防災・危機管理 Safety《安全》 - 安全・安心なまちづくりと物流機能継続性の確保 -

**① 緊急対応力の強化・物流機能継続性の確保**

■ 第1次報告による人的・物的被害の想定結果 (駿河・南海トラフ沿いで発生する地震・津波) **最悪の場合死者数10万人超 県内建物の約2割が全壊**

建物倒壊  
死者数 7,800人  
全壊 191,000棟

火災  
死者数 3,300人  
焼失 66,000棟

津波  
死者数 96,000人  
全壊 28,000棟

■ 第2次報告による生活支障等被害の想定結果 (想定地震・津波は同上)

緊急物資輸送需要量 (発災から4日目～1週間後頃のピーク時)      物資不足 (給水、食料、毛布の不足量)

賀茂	東部	中部	西部	県計	給水 (4～7日目の計)	食料 (4～7日目の計)	毛布 (1週間の計)
747ト	5,998ト	25,345ト	26,477ト	58,566ト	約16.4万ト	約747万食	約62.8万枚

清水港	田子の浦港	御前崎港
中部地域の防災拠点港湾 (興津埠頭岸壁の耐震改良)	<b>《緊急物資輸送》</b> 東部地域の防災拠点港湾 (富士埠頭岸壁の耐震改良) ※増深に合わせた耐震改良	西部地域の防災拠点港湾 (西埠頭岸壁の耐震改良)
新興津新規コンテナバースの耐震強化	<b>《産業活動維持》</b> 被災後の復旧状況に応じた連携 県外流出の回避	西埠頭新規コンテナバースの耐震強化
緊急物資輸送用の大型岸壁をバルク貨物関連産業の活動維持用として活用 被災後の復旧状況に応じた連携のためのバックアップ能力を一定量確保		

**② 災害発生時のがれき等処分地の確保**

■ 第2次報告による生活支障等被害の想定結果 (想定地震・津波は同上)

災害廃棄物、津波堆積物

災害廃棄物	津波堆積物	合計
約3,250万ト	約435～923万ト	約3,690～4,180万ト

・広大な空間を有する港湾において、既存の土砂処分場や埋立計画を活用し、積極的に受け入れる。  
・未利用の港湾関連用地や利用が低下している埠頭用地等は、がれき等の仮置き、仕分け用地として活用する。

清水港

- ・貝島廃棄物処理用地(H32埋立完了)
- ・興津埠頭間の埋立用地

御前崎港

- ・水面貯木場
- ・女岩地区埋立計画用地
- ・既成港湾関連用地→仮置き・仕分け場

コンテナバース整備等の埋立需要を踏まえつつ、これらの候補地の一体的活用により災害発生に備える



(3) 交流・生活・環境 Spark《活気》 - 3港の個性を活かした魅力あるウォーターフロントの創出 -

①外内航クルーズ船等受入体制の強化	清水港	田子の浦港	御前崎港																
<ul style="list-style-type: none"> <li>国内外クルーズ船の誘致を促進し、臨海部のにぎわい創出と湾内海上ネットワークへの接続による伊豆半島地域の観光活性化</li> <li>クルーズ船の大型化への対応</li> </ul> <p>大型外航クルーズ船の寄港実績</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>船型</th> <th>隻数</th> <th>船型</th> <th>隻数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>20万GT級</td> <td>1</td> <td>10万～11万GT級</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>15万GT級</td> <td>2</td> <td>5万～7.5万GT級</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>12万～14万GT級</td> <td>4</td> <td>2万GT級</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table> <p>資料：数字でみる港湾 2011/2012より作成</p>	船型	隻数	船型	隻数	20万GT級	1	10万～11万GT級	4	15万GT級	2	5万～7.5万GT級	4	12万～14万GT級	4	2万GT級	3	<p>日の出埠頭の旅客船専用化 (すべての旅客船に対応) ※7.5万GT以上は安全性検討</p>	<p>《大型クルーズ船の受入方針》 貨物埠頭の併用 (2～3万GT級旅客船に対応) ※貨物利用・SOLASとの調整、 安全性の検証等</p>	<p>中央埠頭の旅客船専用化 (2～3万GT級旅客船に対応) 7.5万GT級まで貨物埠頭の併用 ※貨物利用・SOLASとの調整、 安全性の検証等</p>
船型	隻数	船型	隻数																
20万GT級	1	10万～11万GT級	4																
15万GT級	2	5万～7.5万GT級	4																
12万～14万GT級	4	2万GT級	3																
	3港連携による誘致機会を逃がさない体制の構築																		



**富士山・三保松原 世界文化遺産登録 (H25年6月)**

- 三保松原の観光入込客数の増加  
※6月の登録直後の週末(29、30日)の観光客数は、登録前(5月25、26日)より20%増(静岡市調べ)
- 増加が期待される観光客のフェリー利用をねらった運賃割引サービスの実施  
※H25.5.7～6.30: 3,214台、前年同期比229%増(第1弾)  
第2弾はH25.8.26～12.27実施中

富士山・三保松原の世界文化遺産登録を起爆剤に、  
駿河湾各港での交流・観光施設の拡充と  
旅客船の受入体制の強化、  
湾内海上ネットワークの拡充に取り組み、  
伊豆半島地域はもとより、県全体の観光振興に貢献

②湾内海上ネットワークの構築と対応施設の確保	清水港 (湾中央の拠点港)	田子の浦港/沼津港 (湾奥の拠点港)	御前崎港/大井川港 (湾口の拠点港)	伊豆半島港湾
<p>駿河湾海上ネットワークの将来計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>湾奥、湾中央、湾口での東西航路の拡充</li> <li>既存施設の活用による需要に応じた早期対応</li> </ul>	<p>日の出埠頭(既設)</p> <p>日の出(既設)</p>	<p>富士埠頭(既設転用)</p> <p>沼津港(既設)</p>	<p>大井川港(既設転用)</p> <p>御前崎港(既設転用)</p> <p>大井川港(既設転用)</p> <p>御前崎港(既設転用)</p>	<p>土肥港(既設)</p> <p>松崎港(既設利用)</p> <p>下田港(既設利用)</p> <p>三津・大瀬・戸田・土肥</p> <p>松崎港(既設利用)</p> <p>下田港(既設利用)</p>
<p>フェリー</p> <p>旅客船</p>	<p>既設</p> <p>新規</p>			

各港の交流・観光施設の拡充により増加する観光客を海上ネットワークで伊豆半島地域へ流す

③交流・観光施設の拡充	清水港	田子の浦港	御前崎港
<ul style="list-style-type: none"> <li>既存のにぎわい施設や地域の特色あるイベント等を活かし、国内外からの観光客を増加させるため、交流・観光施設の拡充を進める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日の出地区の交流空間の拡充</li> <li>江尻地区の水産・交流拠点の形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>しらす祭り等のイベント空間の拡張</li> <li>大型貨物船の観光資源化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>水産振興によるにぎわい空間の創出</li> <li>水産業の6次産業化</li> </ul>