

「駿河湾港アクションプラン」推進計画

検討委員会（第1回）説明資料



平成24年9月19日

静岡県交通基盤部港湾局

序.「駿河湾港アクションプラン」推進計画策定の趣旨

序. 1 策定の目的

【「駿河湾港アクションプラン」推進計画とは・・・】

「駿河湾港アクションプラン」推進計画は、平成23年3月に策定した「駿河湾港アクションプラン」で定めた、駿河湾港3港（清水港、田子の浦港、御前崎港）の連携（相互補完・機能分担）の考え方を踏まえ、港湾整備における連携策と、それに基づく3港の空間利用のあるべき姿をとりまとめるものである。

【策定の目的】

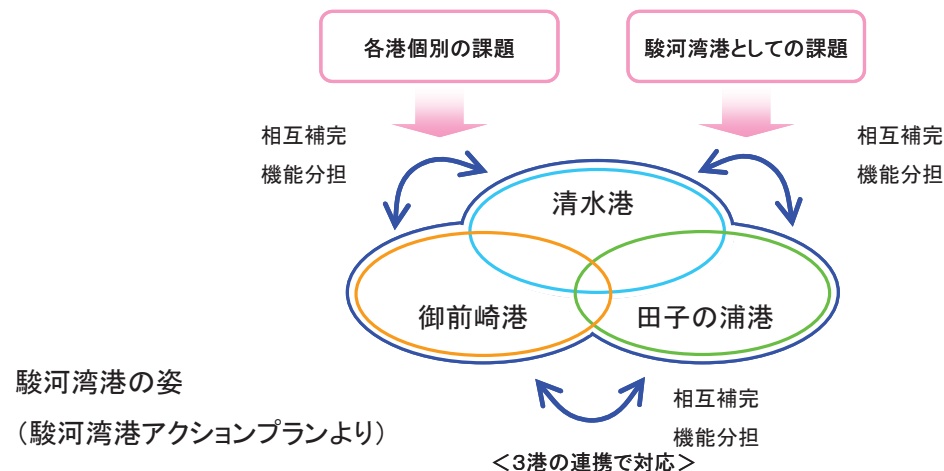
○県内産業の国内外における競争力を高め、県民生活の向上に資するため、駿河湾港を構成する3港の連携の効果を最大限に発揮する各港の長期的整備構想を策定する。

【策定の内容】

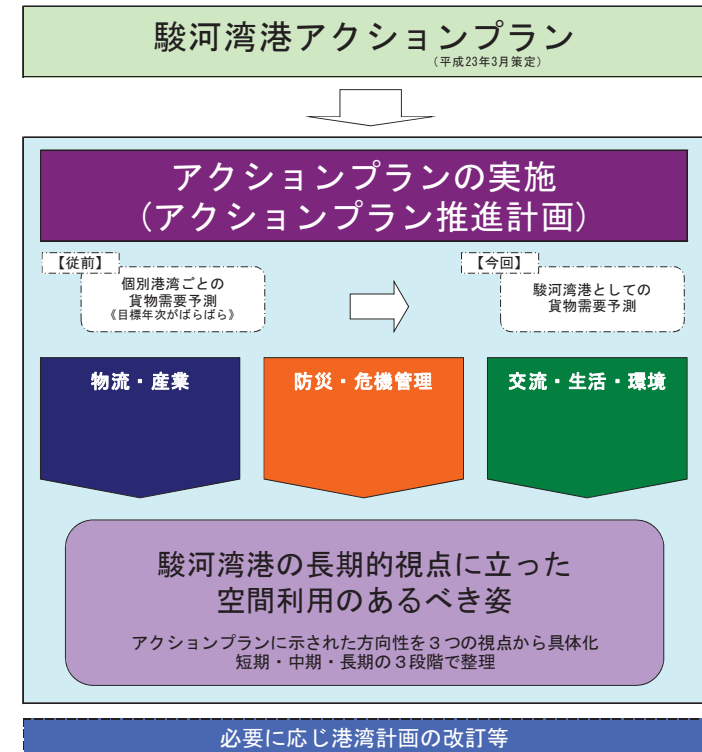
- 概ね20～30年後の駿河湾港のあるべき姿（将来ビジョン）の具体化
- 概ね10～15年で実施する港湾施策（港湾計画素案）の策定

【策定の視点】

- 県民の雇用と安全・安心な暮らしの維持を大前提とする
- 県民生活・経済を支える海上交通拠点の形成
- 連携と相互補完を明確にした施策展開
- 港湾の管理・運営の効率化



「駿河湾港アクションプラン」推進計画の策定について



- 県民生活・経済を支える海上交通拠点の形成
- 豊かなウォーターフロントを活用した臨海部交流拠点の創出

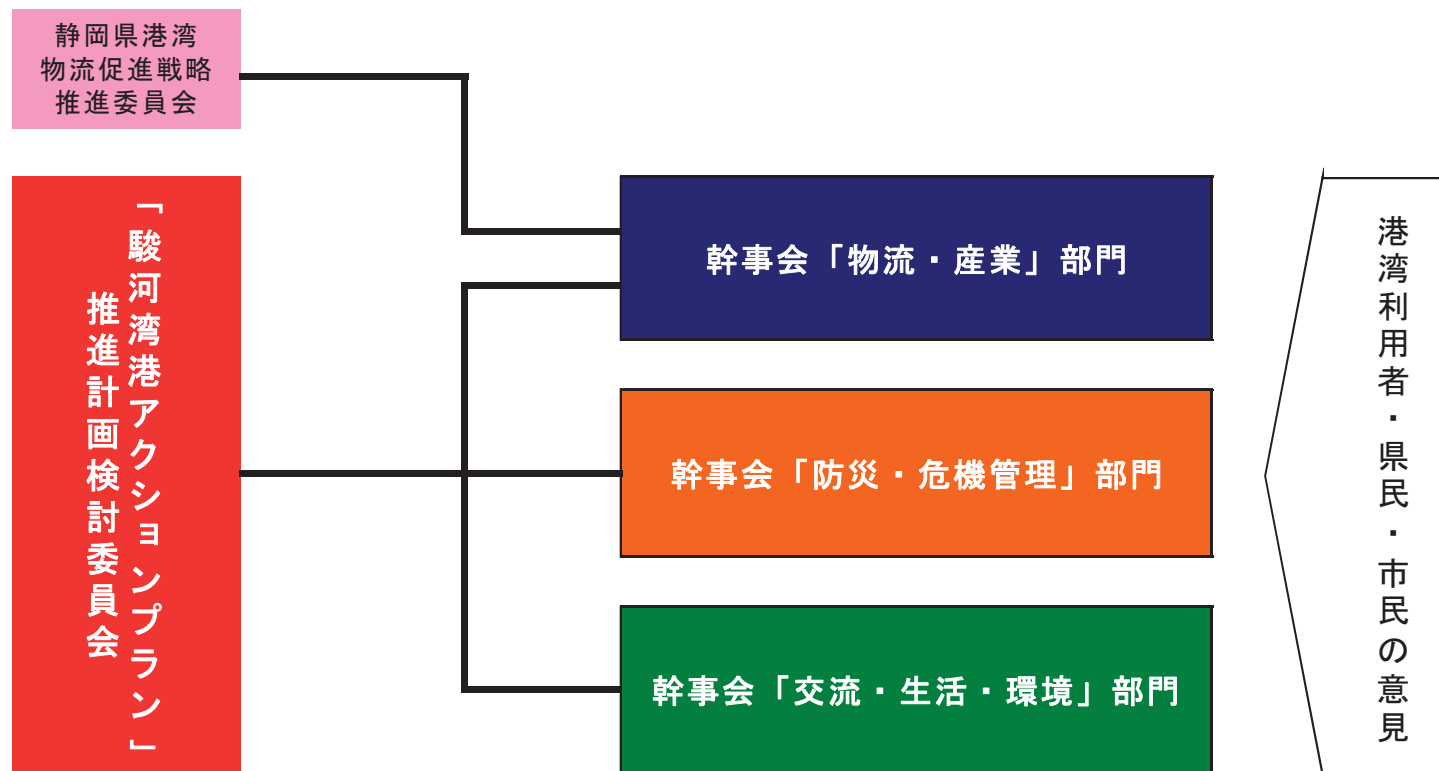
序. 2 推進計画策定の進め方

【策定の進め方】

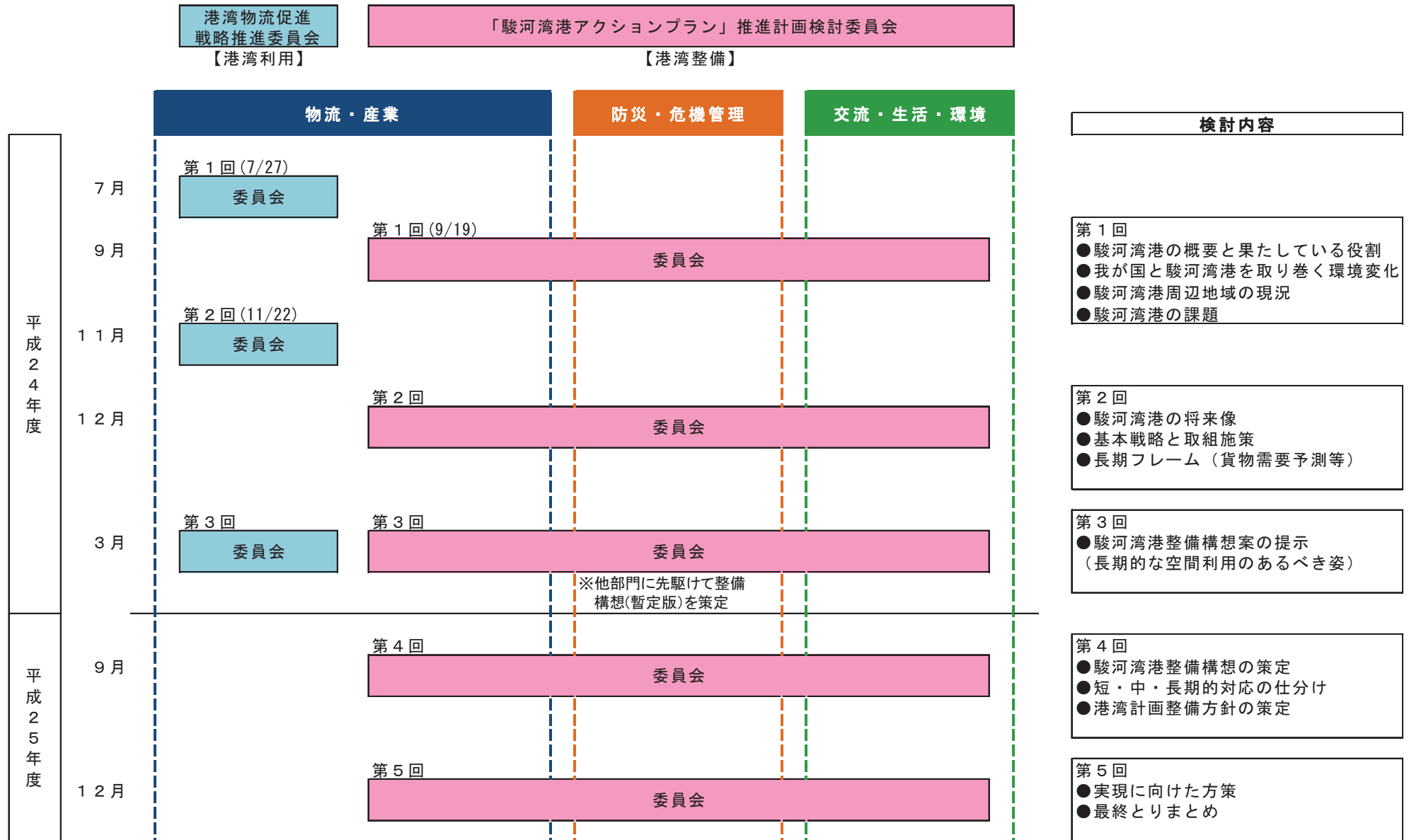
- 学識経験者や関係業界団体、行政機関からなる『「駿河湾港アクションプラン」推進計画検討委員会』において検討する。
- 港湾ニーズを的確に捉え、3港の分担・連携を明確にするため、機能ごと「物流・産業」、「防災・危機管理」、「交流・生活・環境」の3部門に分けて検討を進める。
- 委員会の下部組織として、部門ごとに「幹事会」を設置する。
- PC(パブリックコメント:Public Commnetの略称)等による港湾利用者や県民・市民からの意見聴取を予定

【策定フロー】

- 策定フロー(開催スケジュール案)を次図に示す。
- 推進計画は、平成24年度・25年度の2力年にわたり、計5回の委員会の審議を経て、平成25年度末に策定する。



「駿河湾港アクションプラン」推進計画検討委員会の組織体制



「駿河湾港アクションプラン」推進計画検討委員会 開催スケジュール(案)

序. 3 本資料の構成（目次）

1 駿河湾港の概要と果たしている役割



2 我が国と駿河湾港を取り巻く環境変化



3 駿河湾港周辺地域の現況



4 駿河湾港の課題

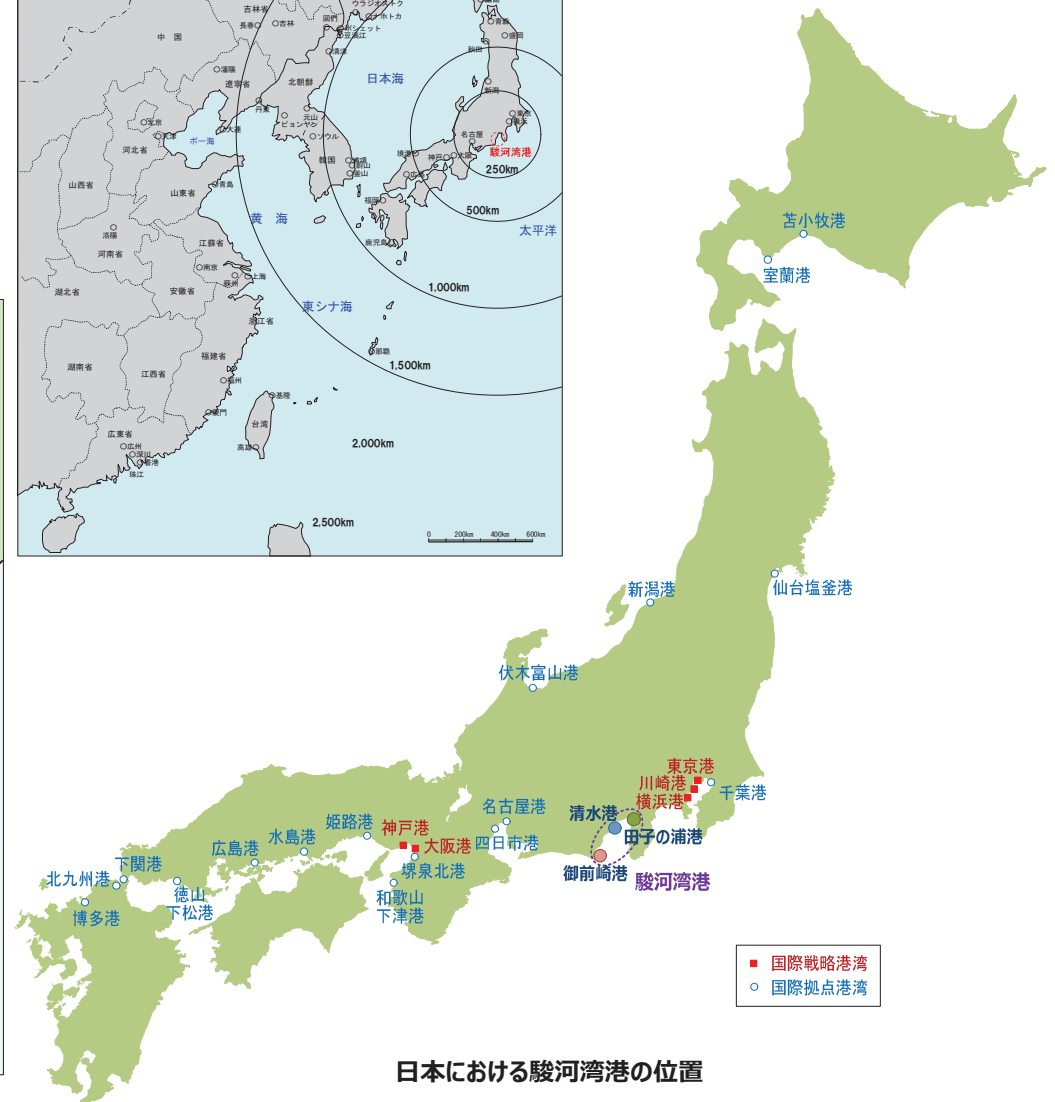
（「物流・産業」、「防災・危機管理」、「交流・生活・環境」の3機能別）

1. 駿河湾港の概要と果たしている役割

1. 1 駿河湾港の概要

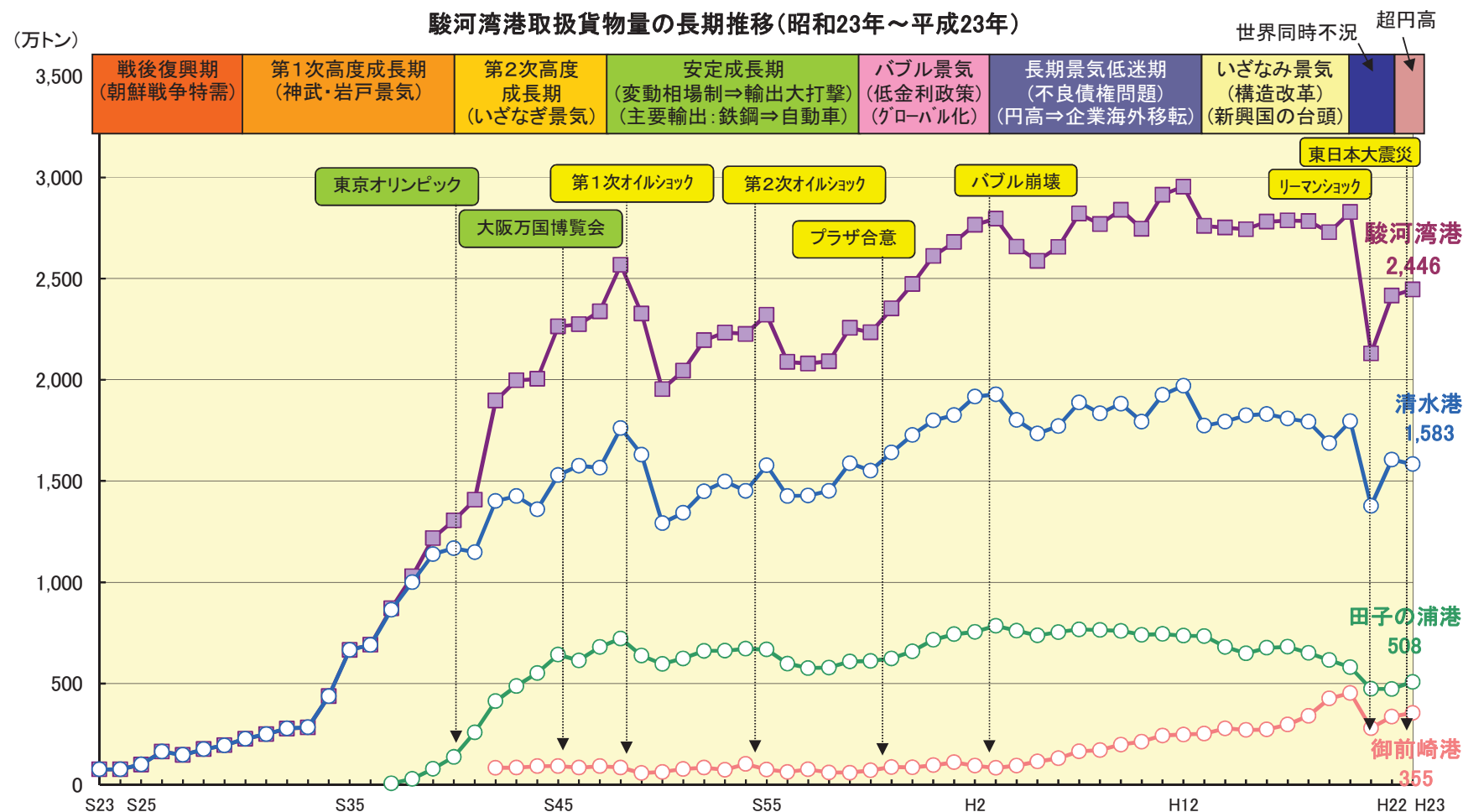
(1) 駿河湾港の位置

- ・静岡県は、500kmを超える海岸線に15の港湾を有している。
- ・このうち、国際拠点港湾である清水港と重要港湾である田子の浦港、御前崎港の主要3港を「駿河湾港」と位置づけている。
- ・駿河湾港は、東の京浜港、西の名古屋港に挟まれており、我が国を代表する製造業が集積し港湾貨物のポテンシャルが高いなかで、県外他港との競争が激化している。
- ・北米や欧州を結ぶ大型定期船が行き交う基幹航路に近接した位置にある。
- ・アジア地域における駿河湾港は、韓国まで約1,000km、中国東岸や台湾まで約2,000kmの位置にある。



(2) 駿河湾港取扱貨物量の推移

- ・駿河湾港の取扱貨物量は、戦後の高度経済成長に支えられて順調に増加するとともに、昭和30年代後半に田子の浦港を整備・供用したことにより急速に増加した。
- ・昭和40年代に入ると、御前崎港の取扱貨物量が計上されたが、第1次、第2次の石油ショックにより、取扱貨物量は伸び悩んだ。
- ・石油ショックによる景気減速の中で、我が国の主要な産業は基礎資源型(鉄鋼、化学等)から加工組立型(輸送機械、電気機械等)へ転換したことにより、昭和40年代後半から平成元年までの取扱貨物量は、グローバル化の波に乗り漸増傾向で推移した。
- ・平成2年のバブル景気崩壊後は、我が国経済の長期低迷の影響を受け、駿河湾港の取扱貨物量は伸び悩みの傾向にあった中、平成20年のリーマンショックに端を発した世界同時不況の影響を受け、平成21年には大きく減少した。
- ・景気の復調から平成22年には増加に転じたものの、平成23年は東日本大震災や円高等の影響を受け、回復の勢いは鈍化している。



(資料) 清水港統計年報、田子の浦港統計年報、御前崎港統計年報より作成

(3) 機能別の概要

① 物流・産業機能

■ 外貿定期コンテナ航路

- ・駿河湾港の外貿定期コンテナ航路は週26.5便を有し、5大港（東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港）以外では博多港、北九州港に次ぐ便数である。
- ・欧米基幹航路の便数は3.5便であり、5大港に次ぐ便数を有している。
- ・国内唯一のインド・パキスタン航路が寄港している。

■ 内貿定期RORO航路

- ・RORO船が週4便就航しており、東海地方と九州間の長距離貨物輸送において重要な役割を果たしている。

駿河湾港及び主要港の外貿コンテナ航路の便数 (便/週)

| | 北米 | 欧州 | 東南アジア | 韓国 | 中国 | その他 | 合計 |
|-------|------|-----|-------|------|------|------|-------|
| 駿河湾港 | 2.5 | 1.0 | 8.0 | 6.0 | 7.0 | 2.0 | 26.5 |
| 清水港 | 2.5 | 1.0 | 8.0 | 6.0 | 6.0 | 1.0 | 24.5 |
| 御前崎港 | | | | | 1.0 | 1.0 | 2.0 |
| 東京港 | 13.0 | 3.0 | 35.0 | 11.0 | 35.0 | 2.0 | 99.0 |
| 横浜港 | 19.0 | 1.0 | 30.0 | 10.0 | 44.0 | 11.0 | 115.0 |
| 名古屋港 | 10.0 | 5.0 | 29.0 | 12.0 | 34.0 | 4.5 | 94.5 |
| 大阪港 | 6.0 | | 29.0 | 14.0 | 31.0 | 3.5 | 83.5 |
| 神戸港 | 12.0 | 4.0 | 30.0 | 7.0 | 32.0 | 1.5 | 86.5 |
| 北九州港 | | | 13.0 | 21.0 | 14.0 | 0.3 | 48.3 |
| 博多港 | 0.5 | 2.0 | 13.0 | 18.0 | 12.0 | | 45.5 |
| 仙台塩釜港 | 1.0 | | 1.0 | | 3.0 | | 5.0 |

資料：清水港は清水港管理局HPでH24.6.22時点

御前崎港は御前崎港ポートWebサイト「定期航路」でH24.4.26時点

その他港湾は「数字でみる港湾2011」でH23.3.1時点

注：中国航路の便数は韓国・中国航路の便数を含む

内貿RORO航路の概要

| 船社 | 便数 | 船舶 | | | 寄港地 |
|----------|------------------|------|----------|-----------------------|--------------------------|
| | | 船名 | 船型 | 積載台数 | |
| 商船三井フェリー | 週4便 (火・木・金・日) | むさし丸 | 6,389DWT | トレーラー 160台 乗用車 70台 | 御前崎⇒苅田⇒大分 横須賀(東京)⇒御前崎 |
| | | みやこ丸 | 5,737DWT | トレーラー 160台 乗用車 16台 | |

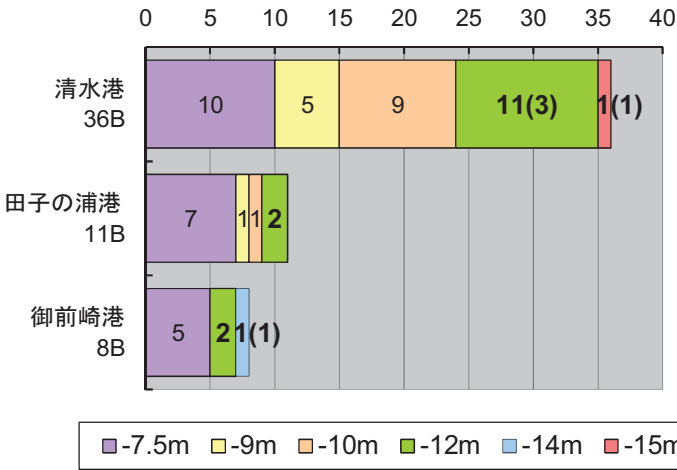
資料：静岡県港湾課HP及び海上定期便ガイド2011年版

■ 公共バースの規模

- ・水深7.5m以上の公共バース数は55バース、水深12m以上は17バースを保有している。
- ・コンテナバースは、水深12mを3バース、水深14mを1バース、水深15mを1バースの計5バースを保有し、水深15m 1バースが整備中である。
- ・バルク対応バースは、水深12mクラスが最大である。

駿河湾港の水深7.5m以上の水深別岸壁数

※()内はコンテナ利用バース数で内数

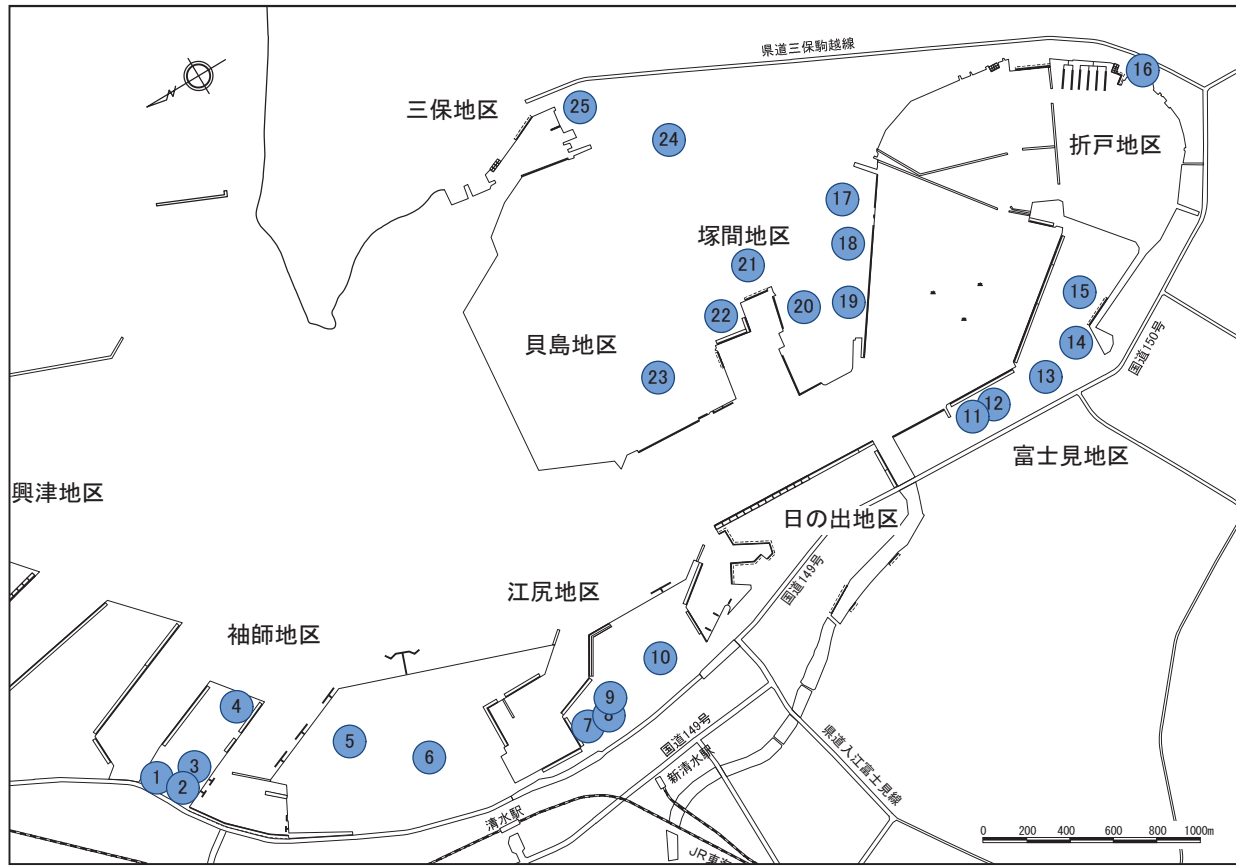


清水港袖師第一埠頭、興津埠頭、新興津埠頭



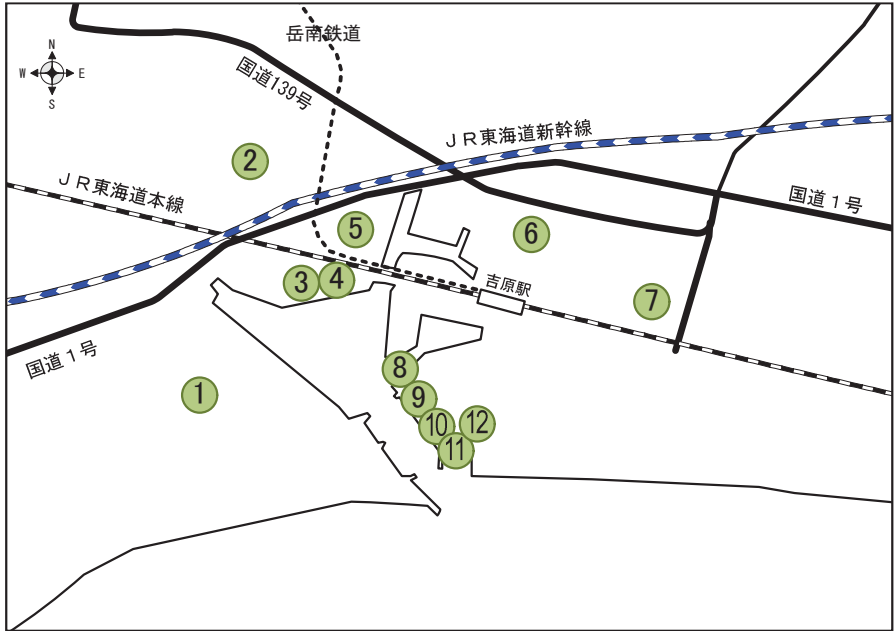
■ 臨海部産業の立地状況

- ・我が国の主要な産業は、石油ショック後、高度経済成長期を支えてきた鉄鋼や造船等の重厚長大産業が勢力を弱め、その代わりに自動車や電化製品等の軽薄短小産業が急成長した。円高やアジア経済の成長等に伴う海外生産の進展により、部品や製品生産におけるグローバルな水平分業化が加速し、日本の臨海部産業の立地動向も大きく変貌してきた。
- ・清水港の臨海部には、水産品、穀物系の食料品や鋼材、化成品等の製造業が多数立地しているほか、石油類やセメントの流通基地が立地している。
- ・田子の浦港の臨海部には、製紙や食品工業等の製造業のほか、石油類やセメントの流通基地が立地している。
- ・御前崎港の臨海部には、鉄鋼業や化学工業の製造業が1社ずつ立地しているほか、コンテナ貨物の荷捌き等を行う物流センターが立地しているのみで、清水港や田子の浦港に比べて製造業の立地数は少ない。



| No. | 企業名 | 主な取扱品目 |
|-----|-----------------------|---------------|
| ① | ジャパンオイルネットワーク(株)清水油槽所 | 石油製品(ガソリン、灯油) |
| ② | 鈴与(株)ケミカルセンター | 化学薬品 |
| ③ | 三井石油(株)清水油槽所 | 石油製品(ガソリン、灯油) |
| ④ | 鈴与(株)袖師メタノールセンター | メタノール |
| ⑤ | 清水エル・エヌ・ジー(株) | LNG |
| ⑥ | 東燃ゼネラル石油(株)清水工場 | 重油、石油製品 |
| ⑦ | (株)ニチレイ | 水産品 |
| ⑧ | はごろもフーズ(株) | 水産品 |
| ⑨ | 東洋冷蔵(株)清水事業所 | 水産品 |
| ⑩ | (株)J-オイルミルズ 静岡工場 | とうもろこし、大豆 |
| ⑪ | 太平洋セメント(株)清水SS | セメント |
| ⑫ | (株)富士ロジテック 清水支店 | 物流・倉庫業 |
| ⑬ | 日東富士製粉(株)静岡工場 | 麦 |
| ⑭ | JA東日本くみあい飼料(株)清水工場 | 飼料 |
| ⑮ | 住友大阪セメント(株)静岡営業所 | セメント |
| ⑯ | (株)清港ドック | 鋼材 |
| ⑰ | JFEエンジニアリング(株)清水製作所 | 鋼材 |
| ⑱ | (株)アイテック 清水支店 | 鋼材 |
| ⑲ | 富士化工(株)清水工場 | 樹脂、ガラス繊維 |
| ⑳ | (株)カナサシ重工 | 鋼材 |
| ㉑ | 日本軽金属(株)清水工場 化工品工場 | 化学薬品 |
| ㉒ | 中山三星建材(株)清水工場 | 鋼材 |
| ㉓ | 日本軽金属(株)清水工場 | ボーキサイト、化学薬品 |
| ㉔ | 三井・デュボンフロケミカル(株)清水工場 | 化学薬品 |
| ㉕ | (株)三保造船所 | 鋼材 |

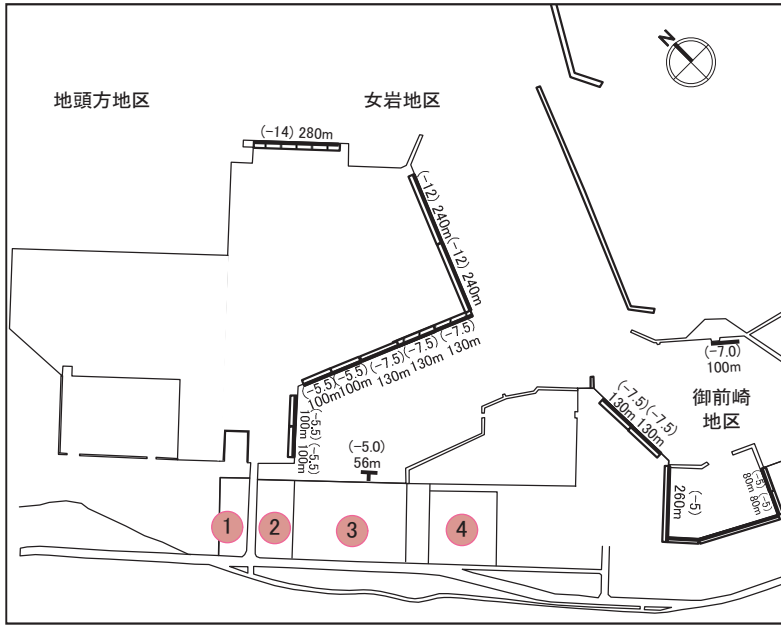
清水港臨海部における主要企業立地位置図



田子の浦港臨海部における主要企業立地位置図

| No. | 企業名 | 主要製品 |
|-----|-------------------------|--------------------------|
| ① | 旭化成(株)富士支社※ | 中空系状ろ過膜、電子材料、感光性樹脂 |
| ② | アステラスファーマテック(株)富士工場 | マイスリー、セロクエル、セファメジン |
| ③ | 宇部三菱セメント(株) 田子の浦SS | セメント販売 |
| ④ | 太平洋セメント(株) 田子の浦SS | セメント販売 |
| ⑤ | 日本食品化工(株) 富士工場 | コーンスターチ、糖化品、ファインケミカル |
| ⑥ | 大昭和紙工産業(株) 今井工場 | 紙袋・箱、紙加工品、家庭用品 |
| ⑦ | 日本製紙(株) 富士工場 鈴川事業所 | 新聞用紙、色上質紙、塗工紙、微塗工紙、再生上質紙 |
| ⑧ | 出光興産(株)田子の浦油槽所 | 石油製品・重油卸売 |
| ⑨ | JX日鉱日石エネルギー(株)田子の浦第二油槽所 | 石油製品・重油卸売 |
| ⑩ | 昭和礦油(株)田子の浦油槽所 | 石油製品・重油卸売 |
| ⑪ | 鈴与(株)田子の浦第二油槽所 | 石油製品・重油卸売 |
| ⑫ | JX日鉱日石エネルギー(株)田子の浦第一油槽所 | 石油製品・重油卸売 |

※持株会社の旭化成(株)の他、グループ企業である旭化成ケミカルズ、旭化成せんい、旭化成ホームズ、旭化成エレクトロニクス、旭化成イーマテリアルズ、旭化成ファーマが立地



御前崎港臨海部における主要企業立地位置図

| No. | 企業名 | 主な取扱品目 |
|-----|-----------------------|------------|
| ① | 御前崎共同物流センター | (コンテナ荷捌き) |
| ② | アオキトランス(株)御前崎国際物流センター | (コンテナ荷捌き) |
| ③ | シェブロンジャパン(株)御前崎事業場 | 燃料油・潤滑油添加剤 |
| ④ | ナカジマ鋼管(株) | 鋼材 |

■水産業の動向

- ・駿河湾港における水産業は、資源豊富な駿河湾や静岡県沖合の黒潮流域を主な漁場とし、清水港・田子の浦港では、しらす船びき網漁業、刺し網漁等が行われており、御前崎港では、かつお・まぐろ漁業を主体とし、しらす船びき網漁業等も行っている。
- ・清水港は、冷凍まぐろの水揚げ(輸移入)が全国第1位であり、江尻ふ頭周辺には大型冷蔵庫が多数設置されている。
- ・平成25年1月には、吉田町・相良・地頭方・御前崎の榛原地域4漁業協同組合の合併が予定されており、この合併を契機に市場を統廃合し、拠点市場として御前崎魚市場の再編整備を進める計画である。(H24.1策定「第2次静岡県産地市場再編整備計画」)

駿河湾港各港における水揚げの実績

| 港別 | 区分 | H21 | H22 | H23 |
|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 清水港 | 水揚げ数量(t) | 243 | 221 | 275 |
| | 水揚げ金額(千円) | 375,342 | 359,339 | 331,456 |
| 田子の浦港 | 水揚げ数量(t) | 144 | 83 | 137 |
| | 水揚げ金額(千円) | 99,862 | 66,315 | 72,519 |
| 御前崎港 | 水揚げ数量(t) | 4,421 | 3,180 | 4,718 |
| | 水揚げ金額(千円) | 2,227,235 | 1,711,746 | 2,034,123 |

※清水港・田子の浦港は暦年、御前崎港は年度の数量
(資料)静岡県資料をもとに作成

駿河湾港各港の水産物産地市場



冷蔵庫団地

清水港江尻地区



田子の浦港富士地区(漁港区)

第2次静岡県産地市場再編整備計画の概要

| | | |
|----------------------|---|----------------------------|
| 策定期期 | 平成24年1月 | |
| 策定目的 | 多様化・高度化する消費者ニーズへの確に対応するため、産地市場の統廃合や業務運営の合理化を徹底的に行うことで市場機能を発揮させる。 | |
| 整備計画の目標 | ・目標年度:平成33年度 ・産地市場を取扱金額により3区分し、整備目標を設定 ①拠点市場の整備[15億円以上] ②市場の維持[3億円以上15億円未満] ③市場・共販所の廃止(荷捌場への転換含む)[3億円未満] | |
| 産地市場の再編計画 (重点4地域) | 1. いう漁協 | 網代魚市場:荷捌場への転換／伊東魚市場の整備 |
| | 2. 伊豆漁協 | 下田魚市場の整備／その他市場の廃止又は荷捌場への転換 |
| | 3. 榛南4漁協 | 御前崎魚市場の整備／吉田町漁協市場の維持 |
| | 4. 浜名漁協 | 浜名湖内市場の統合に向けた検討 |

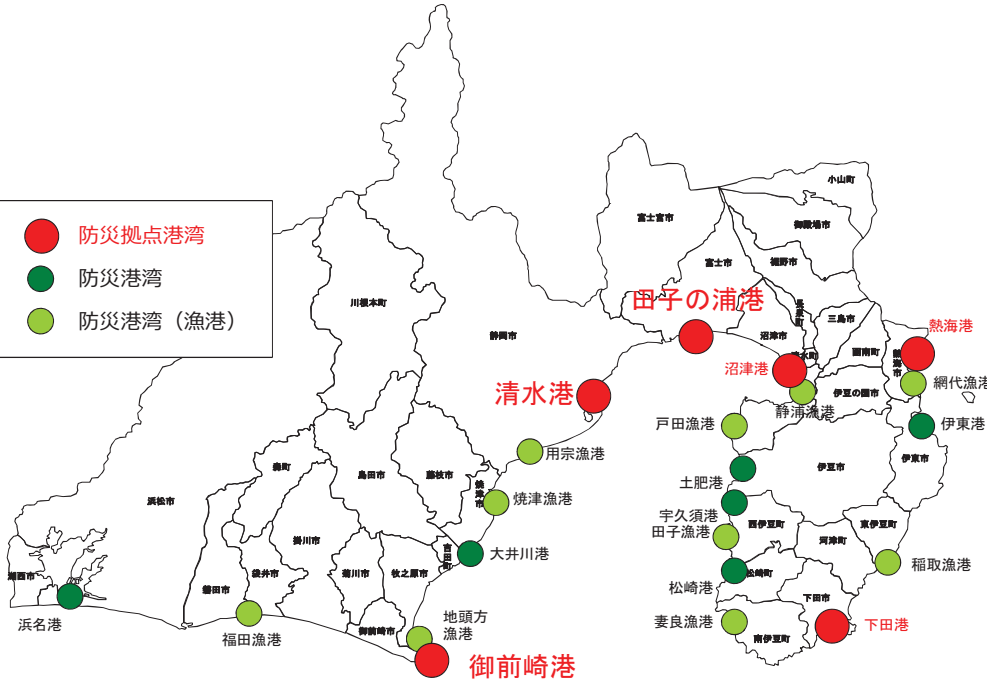


御前崎港御前崎地区
(御前崎魚市場)

②防災・危機管理機能

■ 防災港湾と耐震強化岸壁

- ・大規模災害時に、県外からの緊急物資の受け入れを行う「防災拠点港湾」6港と、そこから二次輸送の受け入れを行う「防災港湾」16港(うち漁港10港)が位置づけられ、耐震強化岸壁が順次整備されている。
- ・駿河湾港では、被災後の緊急物資、避難民、啓開用重機等の海上搬送に利用するための「緊急物資輸送岸壁」のほか、災害後も港湾機能の早期回復により物流を維持し社会経済活動への影響を最小限に抑えるための「物流機能維持用岸壁」が整備、計画されている。



静岡県の防災港湾の位置図

静岡県の防災港湾における耐震強化岸壁の整備状況（漁港除く）

| 区分 | 港格 | 港 名 | 地区名 | 岸壁数 | 備 考 | |
|----------|--------|-------|------|----------|-------------|----------|
| 緊急物資輸送岸壁 | 特定重要港湾 | 清水港 | 興 津 | 4 | -10.12m、完了 | |
| | | | 日の出 | 2 | -12m、完了 | |
| | 重要港湾 | 田子の浦港 | 御前崎港 | 女 岩 | 2 | -7.5m、完了 |
| | | | 吉 原 | 2 | -7.5.9m、完了 | |
| | | | 中 央 | 1 | -12m、H22完了 | |
| | | | 富 士 | 1 | -6.5m、計画 | |
| | 地方港湾 | 熱海港 | 和田磯 | 1 | -7.5m、完了 | |
| | | 伊東港 | 取須美 | 1 | -4.5m、完了 | |
| | | 下田港 | 外ヶ丘 | 1 | -6.0m、完了 | |
| | | 松崎港 | 松 崎 | 1 | -3.0m、完了 | |
| | | 平久須港 | 平久須 | 1 | -4.0m、完了 | |
| | | 土肥港 | 大 敷 | 1 | -4.5m、完了 | |
| | | 沼津港 | 外港 | 2 | -5.5,7.5m完了 | |
| 浜名港 | | 向島 | 1 | -3.5m、完了 | | |
| 大井川港 | | 飯 淵 | 1 | -5.5m、完了 | | |
| | 計 | 12港 | | 22 | | |

| 区分 | 港格 | 港名 | 地区名 | 岸壁数 | 備考 |
|-----------|------|-----|-----|-----|------------------------|
| 国際物流維持用岸壁 | 特定重要 | 清水港 | 新興津 | 2 | -15m, 1/4～ス H24完了予定 |
| | | | 重要 | 1 | -14m, 完了 |



資料：駿河湾港アクションプラン(H23.3)より抜粋

■港湾施設の保安対策（SOLAS対応）

- ・駿河湾港では、SOLAS条約（海上人命安全条約）の改正に伴い、平成16年7月1日以降、外貨貨物を取り扱う公共埠頭において、フェンスを設置し立ち入りを制限する等の保安対策を実施している。
- ・清水港で7埠頭、田子の浦港で3埠頭、御前崎港で1埠頭の計11埠頭が保安対策の強化として保安規程が承認され、港湾活動や船舶航行の安全確保に向けた取り組みが行われている。

駿河湾港における保安対策状況

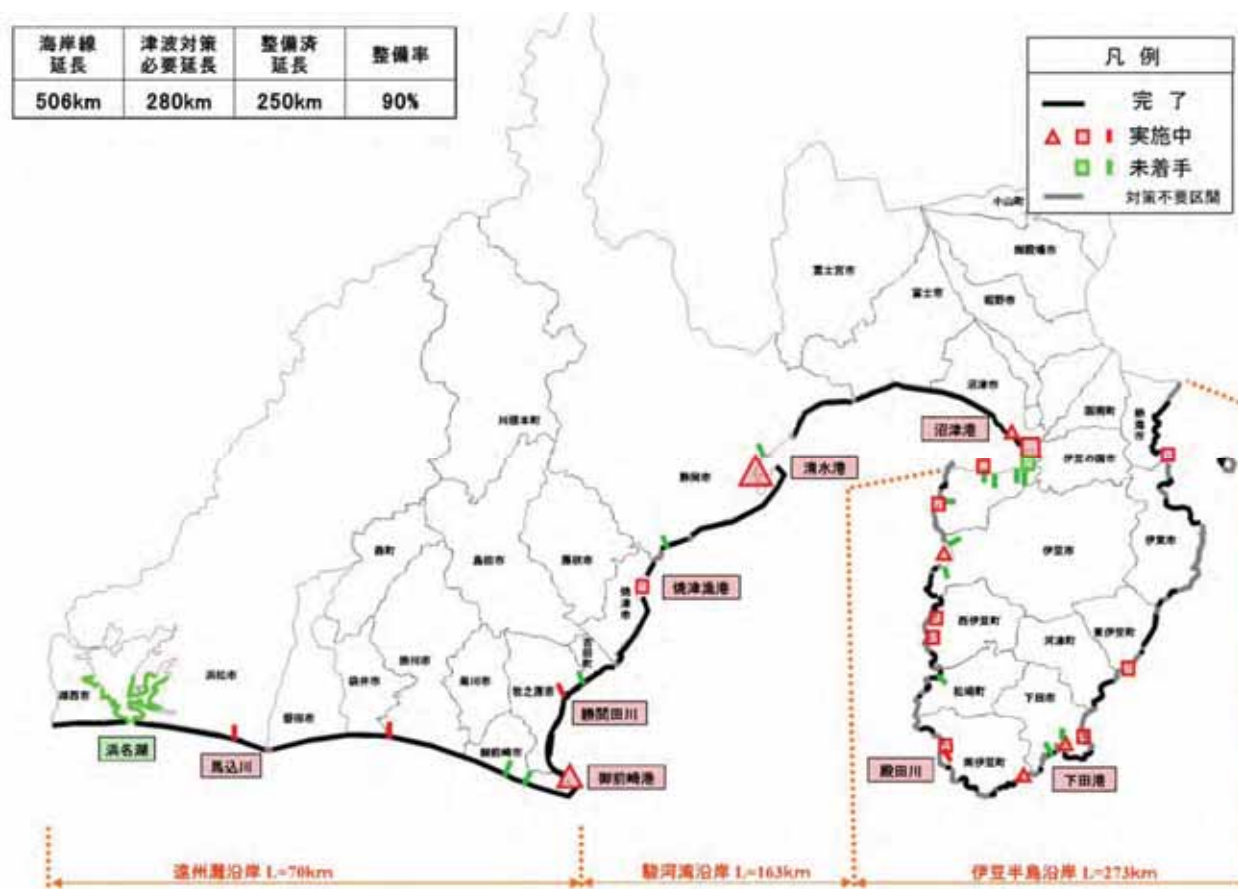
| | 対象埠頭数 | 対象埠頭 |
|-------|-------|---|
| 清水港 | 7 | 新興津埠頭、興津第1埠頭、興津第2埠頭、袖師第1埠頭、袖師第2埠頭、日の出埠頭、富士見埠頭 |
| 田子の浦港 | 3 | 中央埠頭、富士埠頭、吉原埠頭 |
| 御前崎港 | 1 | 西埠頭 |
| 駿河湾港 | 11 | |

※平成24年4月1日現在



■津波対策施設

- ・静岡県は505.6kmの海岸線延長を持ち、人口約375万人、このうち27万人(7%)が津波危険予想地域内に居住している。
- ・海岸総延長505.6kmのうち、津波対策が必要な延長は279.3kmである。
- ・昭和53年度から沿岸部の津波対策を進めており、防波堤や防潮堤、水門・陸閘等による現状の整備延長は249.7kmで、整備率は89.4%である。
- ・海岸堤防の高さは、第3次地震被害想定による津波高と高潮高のいずれか高い方を対象に整備されている。



資料：静岡県防災・原子力学会議 第1回津波対策分科会資料(H23.8.2)より抜粋

静岡県の津波対策施設（防波堤、防潮堤、水門・陸閘）の整備状況図

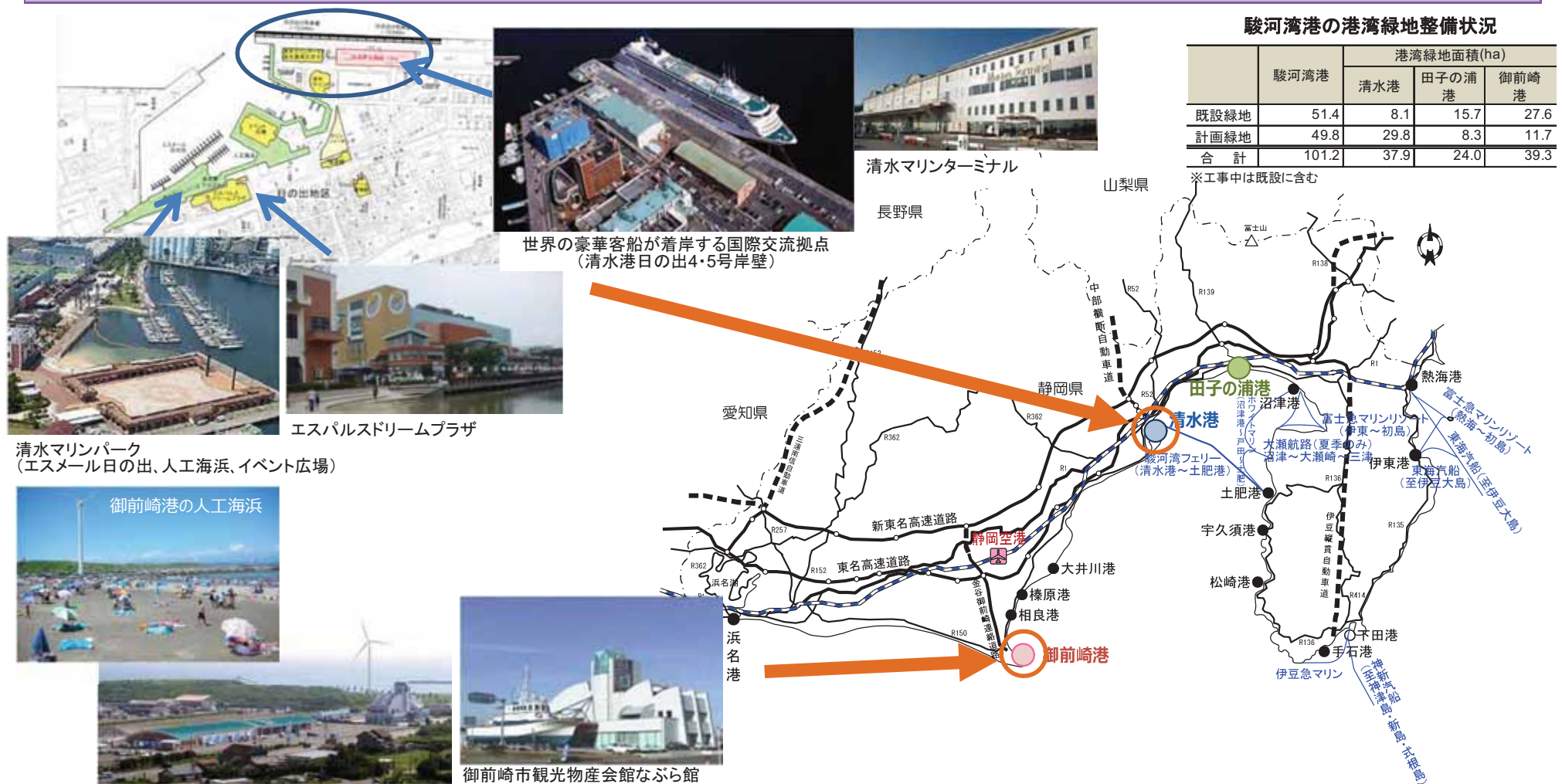
③交流・生活・環境機能

■ 交流

- ・清水港及び御前崎港では、卸売市場や商業・イベント施設を核とする交流施設が整備され、県外からの観光客など多くの利用で賑わっている。
- ・清水港には西伊豆の土肥港を結ぶ「駿河湾フェリー」が就航し、伊豆観光の玄関口となっており、年間約20万人弱の利用者がある。
- ・清水港には大型旅客船埠頭があり、年間10隻程度の外内航クルーズ船が寄港しており、寄港時には多くの県民が見学に訪れている。

■生活

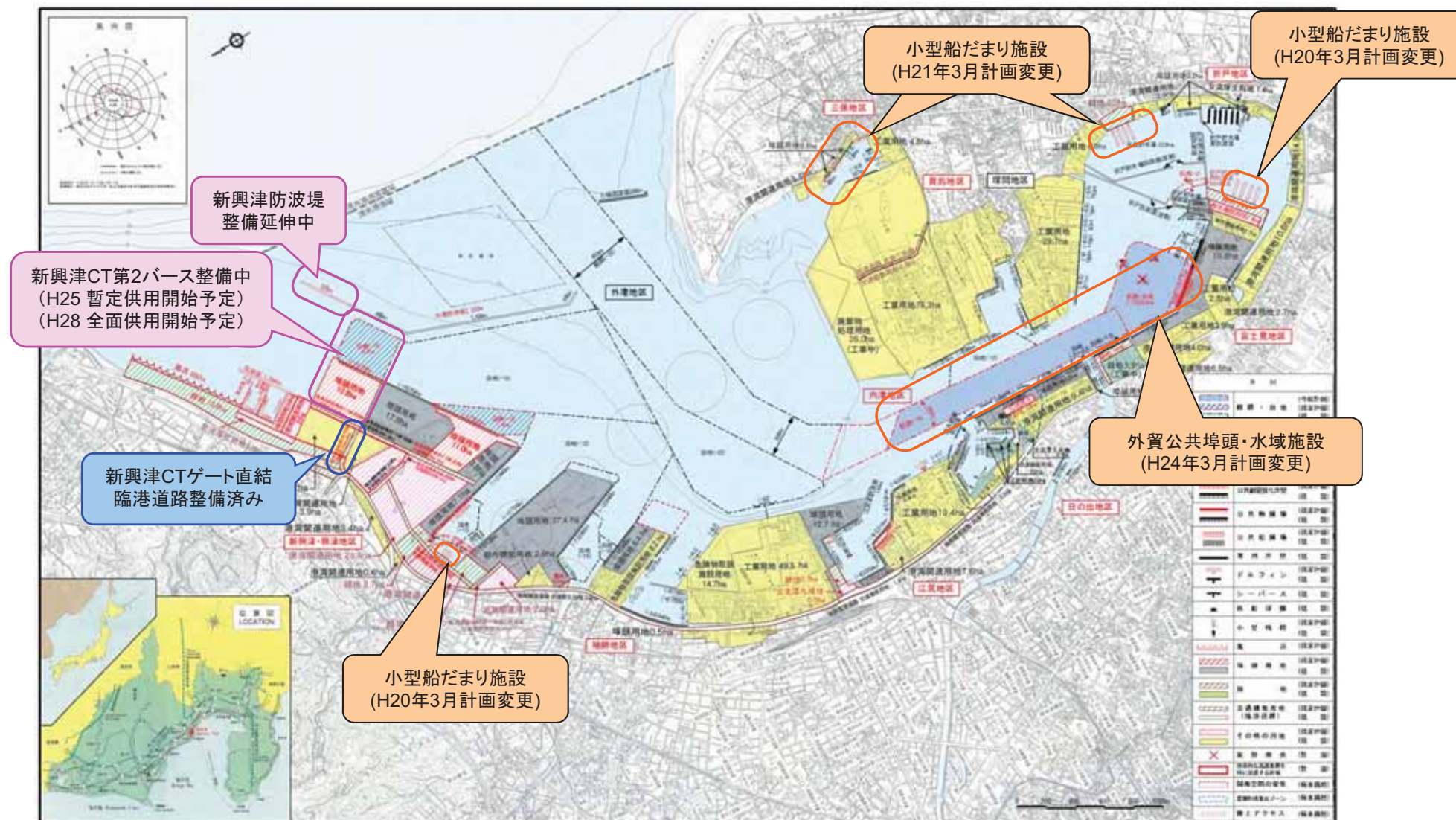
- ・地域住民や港湾就業者の憩いの場として、また港湾環境の向上のため、駿河湾港には港湾緑地が51.4ha整備されており、約50haを計画している。
- ・御前崎港には延長1,000mの人工海浜が整備され、環境省の“快水浴場百選”に選定されている。清水港には新興津地区に800mを計画している。
- ・清水港には下水処理場が3施設(清水北部、清水南部、静清浄化)整備されているほか、浚渫土砂や一般廃棄物を受け入れる廃棄物処理用地(26ha)が確保され、都市的な機能も有している。



(4) 既定計画の進捗状況

① 清水港【改訂年次 平成16年7月 → 目標年次 平成20年代後半】

- ・平成16年7月改訂とその後の変更計画による清水港の整備進捗状況は下図に示すとおりで、新興津地区以外の事業は未着手である。
- ・現在は新興津地区外貿コンテナターミナルの整備が着実に進められており、新興津第2バースは平成25年に暫定供用、平成28年に全面供用開始を予定している。
- ・第2バースの整備に合わせて、新興津防波堤の延伸やターミナル背後の関連用地の造成・整備が行われている。



【清水港 取扱貨物量の現状と既定計画目標値①】

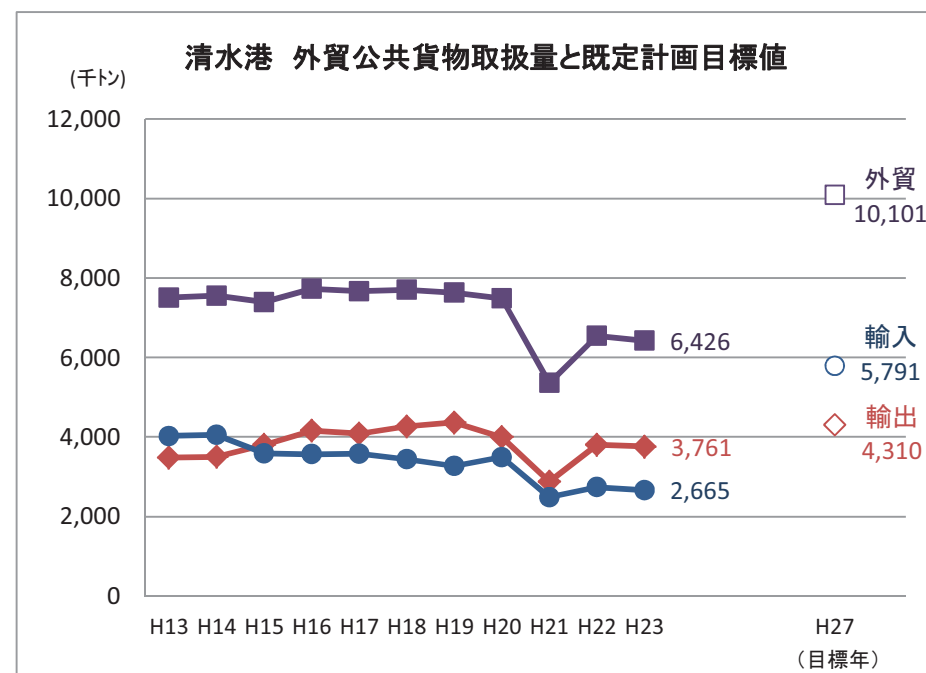
- ・清水港港湾計画の取扱貨物量の設定値は、平成12年を基準年次とし、平成27年（平成20年代後半）を目標年次としたものである。
- ・外内貿別の公共貨物取扱量の推移をみると、外貿公共貨物は平成16年をピークに減少し、世界同時不況の影響による平成21年の大幅減を経て、平成23年には約643万トンとなっており、ピーク時の8割程度の取扱である。
- ・取扱実績（H23年）と既定計画目標値（H27年）約1,010万トンとの差異は370万トン程度であり、輸入貨物の落ち込みに依るところが大きい。
- ・内貿公共貨物は平成18年をピークに減少し、H21年の大幅減から平成23年には約357万トンへと若干回復したが、ピーク時の7割程度の取扱である。
- ・取扱実績（H23年）と既定計画目標値（H27年）約387万トンとの差異は30万トン程度と、過去には目標値に達していた時期があったものの、ここ数年は景気低迷により取扱量は伸び悩んでおり目標値を下回って推移している。

外貿公共貨物取扱量の推移と既定計画目標値

| 公共 | 清水港外貿公共貨物取扱量 実績値(千トン) | | | | | | | | | | | 既定計画値 |
|-----|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| | H13 | H14 | H15 | H16 | H17 | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 | H23 | H27目標 |
| 輸出 | 3,485 | 3,504 | 3,805 | 4,157 | 4,088 | 4,268 | 4,365 | 3,997 | 2,875 | 3,805 | 3,761 | 4,310 |
| 輸入 | 4,025 | 4,053 | 3,591 | 3,572 | 3,582 | 3,440 | 3,270 | 3,492 | 2,485 | 2,739 | 2,665 | 5,791 |
| 外貿計 | 7,510 | 7,557 | 7,396 | 7,729 | 7,670 | 7,708 | 7,635 | 7,489 | 5,360 | 6,544 | 6,426 | 10,101 |

※1: 実績値は清水港統計年報より作成

※2: 既定計画値は清水港港湾計画（H16.7改訂）における平成12年実績値を基準とした推計値

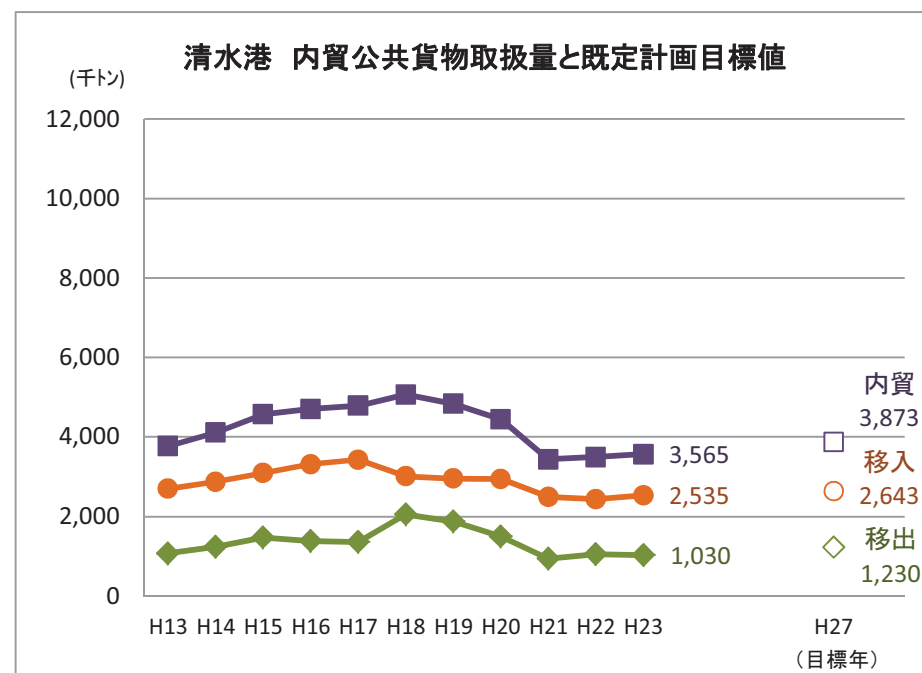


内貿公共貨物取扱量の推移と既定計画目標値

| 公共 | 清水港内貿公共貨物取扱量 実績値(千トン) | | | | | | | | | | | 既定計画値 |
|-----|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | H13 | H14 | H15 | H16 | H17 | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 | H23 | H27目標 |
| 移出 | 1,075 | 1,239 | 1,476 | 1,387 | 1,360 | 2,053 | 1,879 | 1,498 | 944 | 1,055 | 1,030 | 1,230 |
| 移入 | 2,698 | 2,872 | 3,094 | 3,315 | 3,429 | 3,014 | 2,958 | 2,946 | 2,495 | 2,439 | 2,535 | 2,643 |
| 内貿計 | 3,773 | 4,111 | 4,570 | 4,702 | 4,789 | 5,067 | 4,837 | 4,444 | 3,439 | 3,494 | 3,565 | 3,873 |

※1: 実績値は清水港統計年報より作成

※2: 既定計画値は清水港港湾計画（H16.7改訂）における平成12年実績値を基準とした推計値



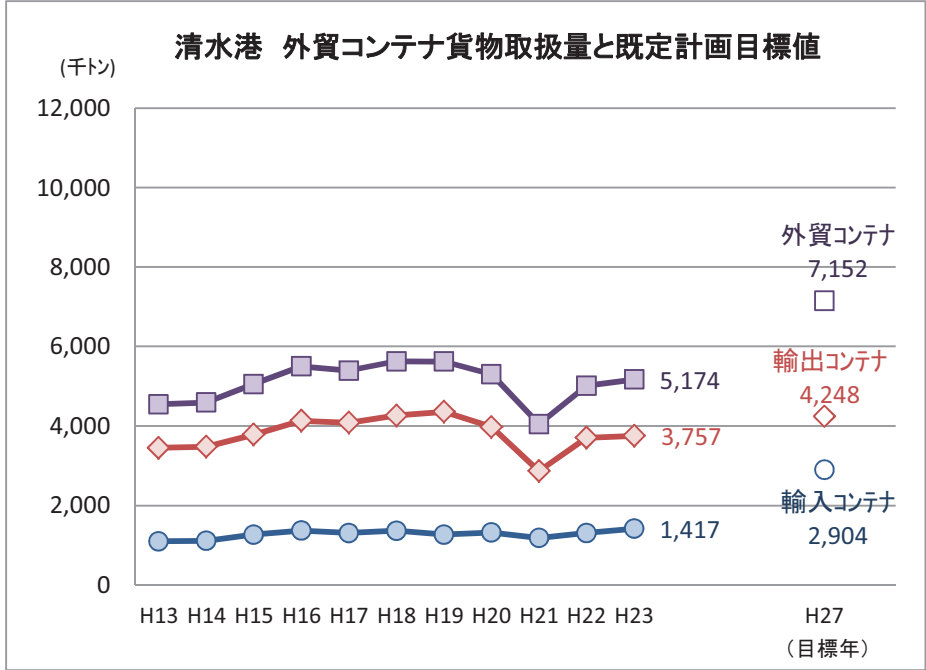
【清水港 取扱貨物量の現状と既定計画目標値②】

- ・外貿公共貨物の約8割を占める外貿コンテナ貨物取扱量の推移については、平成18年をピークに減少し、平成21年には世界同時不況の影響により大きく減少したものの、平成23年には約517万トンとなっており、ピーク時の約9割まで回復している。
- ・取扱実績(H23年)と既定計画目標値(H27年)約715万トンとの差異は200万トン程度であり、輸入コンテナの伸び悩みに依るところが大きい。
- ・清水港全体貨物量のうち公共貨物は平成23年時点で約63%を占めており、公共と専用の構成は大きな変動はなく推移している。

外貿コンテナ貨物取扱量の推移と既定計画目標値

| 外貿 コンテナ | 清水港外貿コンテナ貨物取扱量 実績値(千トン) | | | | | | | | | | | 既定計画値 |
|------------|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | H13 | H14 | H15 | H16 | H17 | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 | H23 | H27目標 |
| 輸出 | 3,452 | 3,484 | 3,789 | 4,134 | 4,086 | 4,268 | 4,360 | 3,979 | 2,868 | 3,709 | 3,757 | 4,248 |
| 輸入 | 1,097 | 1,111 | 1,268 | 1,370 | 1,309 | 1,364 | 1,267 | 1,323 | 1,182 | 1,310 | 1,417 | 2,904 |
| 外貿計 | 4,549 | 4,594 | 5,057 | 5,504 | 5,395 | 5,632 | 5,627 | 5,302 | 4,050 | 5,019 | 5,174 | 7,152 |

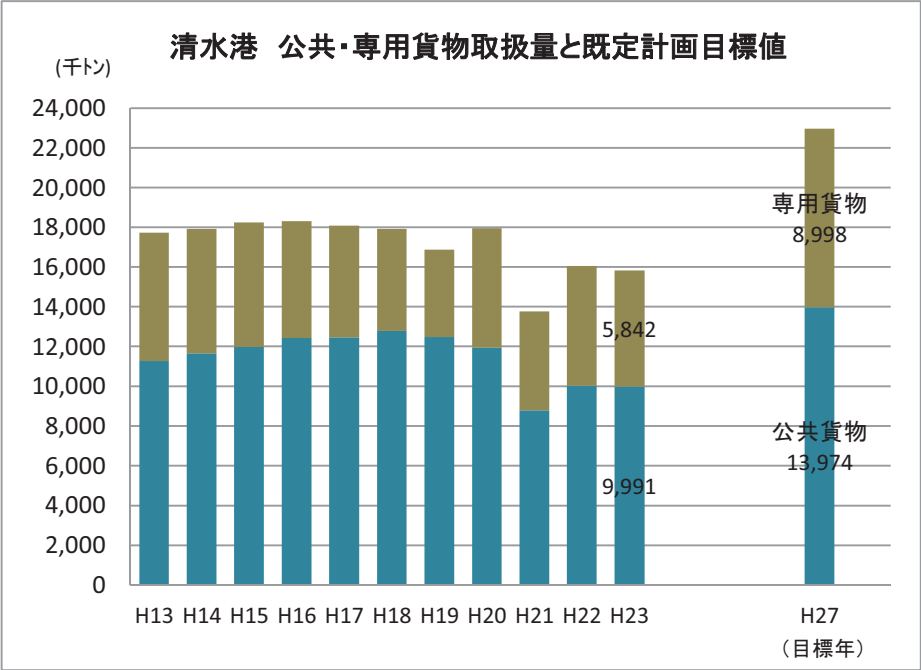
※1: 実績値は清水港統計年報より作成
※2: 既定計画値は清水港港湾計画(H16.7改訂)における平成12年実績値を基準とした推計値



公共・専用貨物取扱量の推移と既定計画目標値

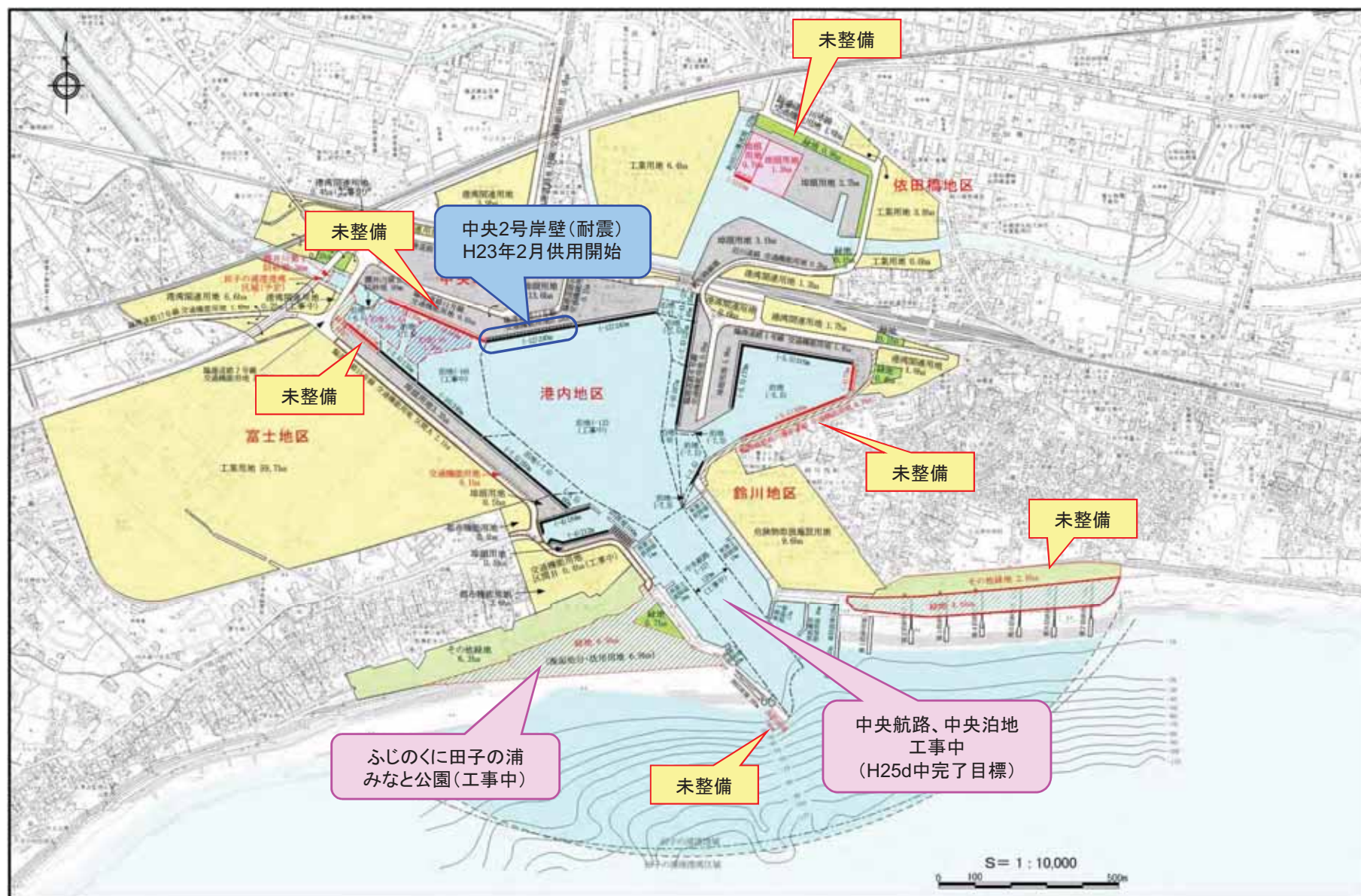
| | 清水港公共・専用別貨物取扱量 実績値(千トン) | | | | | | | | | | | 既定計画値 |
|----|-------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | H13 | H14 | H15 | H16 | H17 | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 | H23 | H27目標 |
| 公共 | 11,283 | 11,668 | 11,967 | 12,431 | 12,459 | 12,775 | 12,471 | 11,934 | 8,799 | 10,037 | 9,991 | 13,974 |
| 専用 | 6,448 | 6,261 | 6,276 | 5,879 | 5,625 | 5,152 | 4,398 | 6,019 | 4,972 | 6,020 | 5,842 | 8,998 |
| 合計 | 17,731 | 17,929 | 18,242 | 18,310 | 18,084 | 17,927 | 16,870 | 17,953 | 13,771 | 16,057 | 15,833 | 22,972 |

※1: 実績値は清水港統計年報より作成
※2: 既定計画値は清水港港湾計画(H16.7改訂)における平成12年実績値を基準とした推計値



②田子の浦港【改訂年次 平成13年7月 → 目標年次 平成20年代前半】

- ・平成13年7月改訂以降、バルク貨物船の大型化に対応するための水深12m岸壁の整備が進められ、平成23年2月には2バース目が供用開始した。
- ・現在、水深12m航路及び泊地(平成25年度中完了目標)と港口部右岸の港湾緑地が整備中である。
- ・上記以外の計画は未整備である。



【田子の浦港 取扱貨物量の現状と既定計画目標値】

- ・田子の浦港港湾計画の取扱貨物量の設定値は、平成10年を基準年次とし、平成22年（平成20年代前半）を目標年次としたものである。
- ・外内貿別の公共貨物取扱量の推移をみると、外貿公共貨物は平成17年をピークに減少し、国内需要の低迷により平成22年には約100万トンまで減少したが、平成23年には約150万トンまで回復している。
- ・取扱実績（H23年）と既定計画目標値（H22年）約260万トンとの差異は110万トン程度であり、輸入貨物の取扱低迷に依るところが大きい。
- ・内貿公共貨物は、平成13年以降減少の一途であり、平成23年は約360万トンと平成13年から約30%減少している。
- ・取扱実績（H23年）と既定計画目標値（H22年）約530万トンとの差異は170万トン程度であり、移入貨物の減少に依るところが大きい。

外貿公共貨物取扱量の推移と既定計画目標値

| 公共 | 田子の浦港外貿公共貨物取扱量 実績値(千トン) | | | | | | | | | | | 既定計画値 |
|-----|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | H13 | H14 | H15 | H16 | H17 | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 | H23 | H22目標 |
| 輸出 | 101 | 98 | 90 | 99 | 93 | 88 | 96 | 70 | 103 | 90 | 98 | 102 |
| 輸入 | 1,698 | 1,635 | 1,526 | 1,742 | 1,748 | 1,679 | 1,675 | 1,409 | 1,021 | 917 | 1,390 | 2,501 |
| 外貿計 | 1,799 | 1,732 | 1,616 | 1,841 | 1,841 | 1,767 | 1,771 | 1,479 | 1,124 | 1,006 | 1,488 | 2,603 |

※1:実績値は田子の浦港統計年報より作成

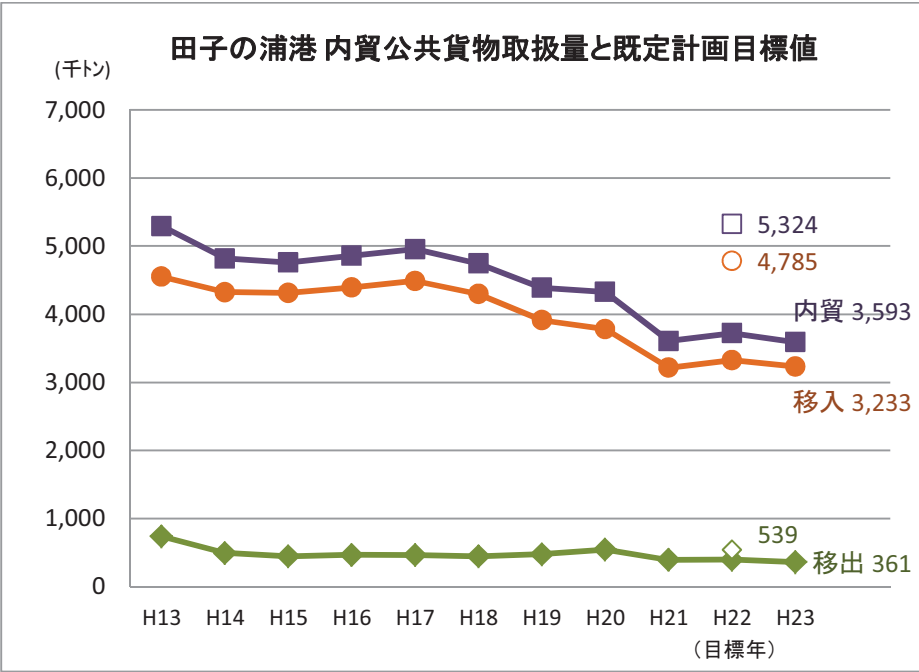
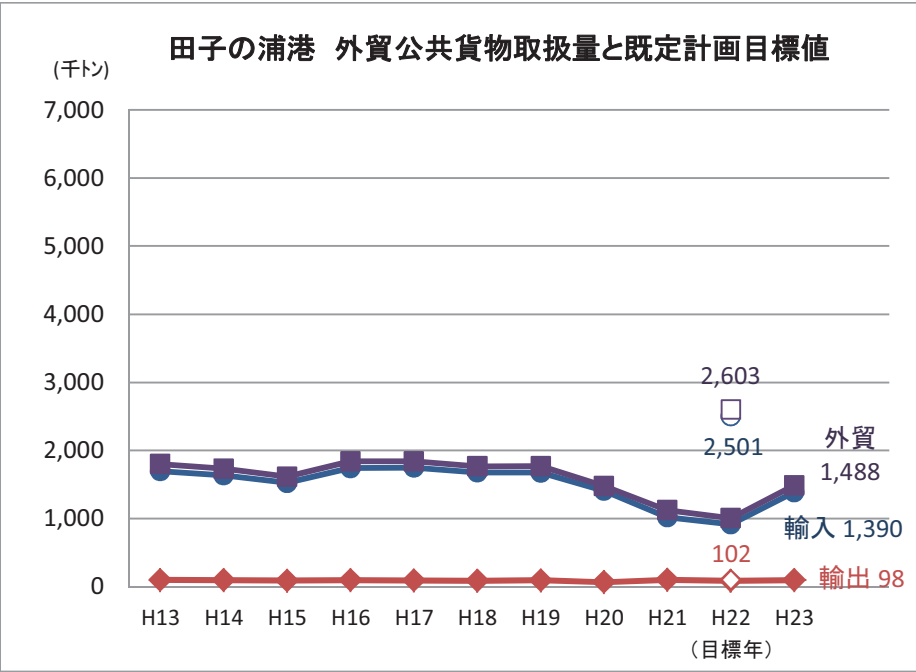
※2:既定計画値は田子の浦港港湾計画（H13.7改訂）における平成10年実績値を基準とした推計値

内貿公共貨物取扱量の推移と既定計画目標値

| 公共 | 田子の浦港内貿公共貨物取扱量 実績値(千トン) | | | | | | | | | | | 既定計画値 |
|-----|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | H13 | H14 | H15 | H16 | H17 | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 | H23 | H22目標 |
| 移出 | 741 | 495 | 445 | 468 | 466 | 446 | 475 | 545 | 394 | 398 | 361 | 539 |
| 移入 | 4,551 | 4,323 | 4,313 | 4,391 | 4,489 | 4,299 | 3,912 | 3,782 | 3,216 | 3,326 | 3,233 | 4,785 |
| 内貿計 | 5,292 | 4,818 | 4,758 | 4,859 | 4,955 | 4,744 | 4,387 | 4,327 | 3,609 | 3,724 | 3,593 | 5,324 |

※1:実績値は田子の浦港統計年報より作成

※2:既定計画値は田子の浦港港湾計画（H13.7改訂）における平成10年実績値を基準とした推計値



③御前崎港【改訂年次 平成6年8月 → 目標年次 平成17年】

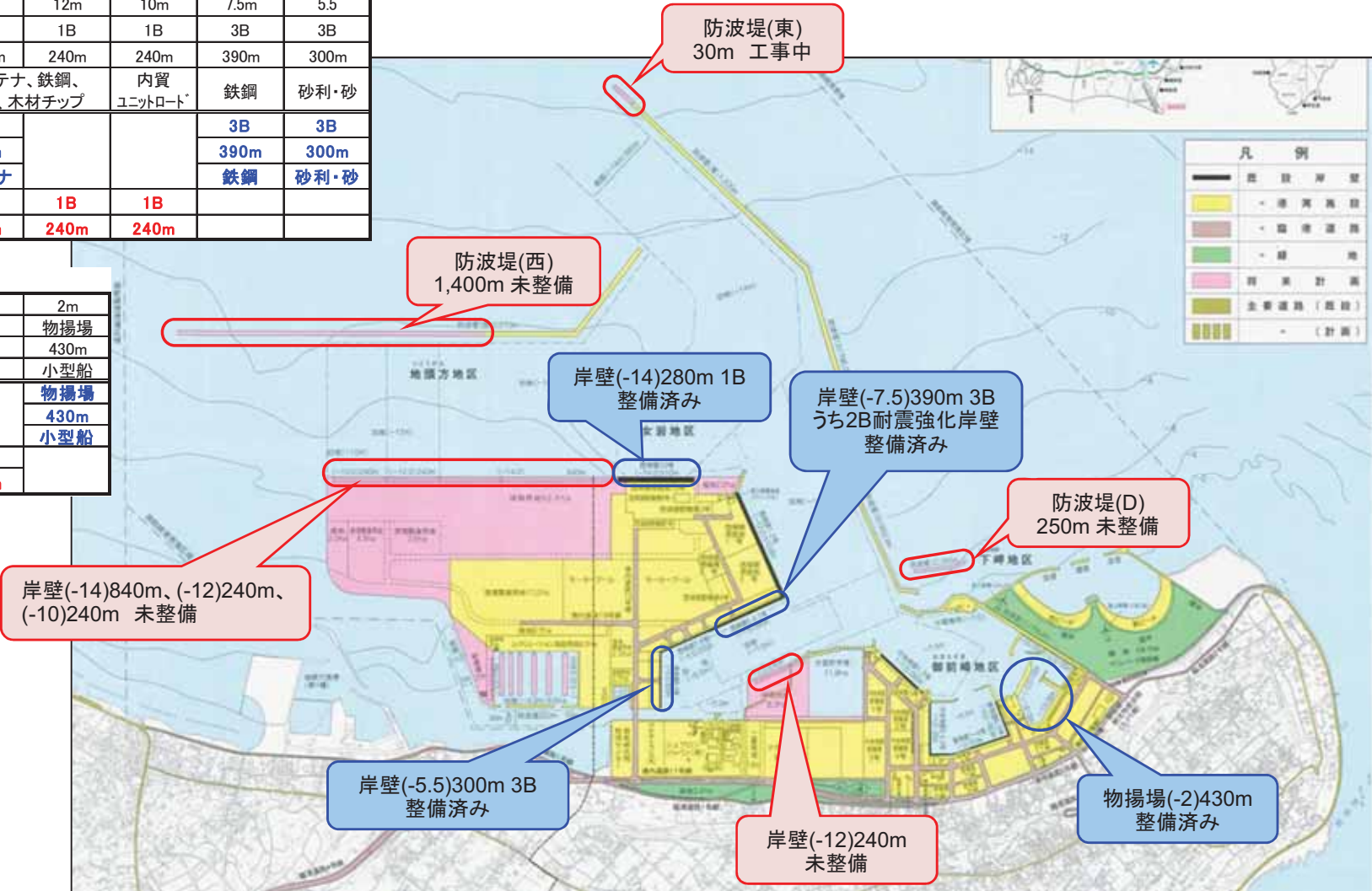
- ・平成6年8月改訂において、女岩地区では水深14m岸壁が4バース計画され、1バースが整備され、残り3バースは未整備である。連続して計画されている水深12m岸壁や水深10m岸壁についても未整備である。
- ・水深7.5m岸壁3バースのうち2バースが耐震強化岸壁で整備されているとともに、水深5.5m岸壁3バースも整備され、バラ貨物を扱っている。
- ・御前崎地区では、水深2m物揚場の整備が完了しているものの、チップや原木の取扱を見込み計画した水深12m岸壁の公共埠頭は未着手である。
- ・外郭施設については、防波堤(西)1,400m及び防波堤(D)250mが未整備であり、防波堤(東)は30mの延伸を残すのみとなっている。

【女岩地区】

| | | | | | | |
|------|------|------------------|------|-----------|------|------|
| 港湾計画 | 水深 | 14m | 12m | 10m | 7.5m | 5.5 |
| | バース数 | 4B | 1B | 1B | 3B | 3B |
| | 延長 | 1,120m | 240m | 240m | 390m | 300m |
| | 対象貨物 | コンテナ、鉄鋼、石炭、木材チップ | | 内貿ユニットロート | 鉄鋼 | 砂利・砂 |
| 進捗状況 | 整備済 | バース数 | 1B | | 3B | 3B |
| | | 延長 | 280m | | 390m | 300m |
| | | 対象貨物 | コンテナ | | 鉄鋼 | 砂利・砂 |
| | 未整備 | バース数 | 3B | 1B | 1B | |
| | | 延長 | 840m | 240m | 240m | |

【御前崎地区】

| | | | |
|------|------|------|------|
| 港湾計画 | 水深 | 12m | 2m |
| | バース数 | 1B | 物揚場 |
| | 延長 | 240m | 430m |
| | 対象貨物 | 原木 | 小型船 |
| 進捗状況 | 整備済 | バース数 | 物揚場 |
| | | 延長 | 430m |
| | | 対象貨物 | 小型船 |
| | 未整備 | バース数 | 1B |
| | | 延長 | 240m |



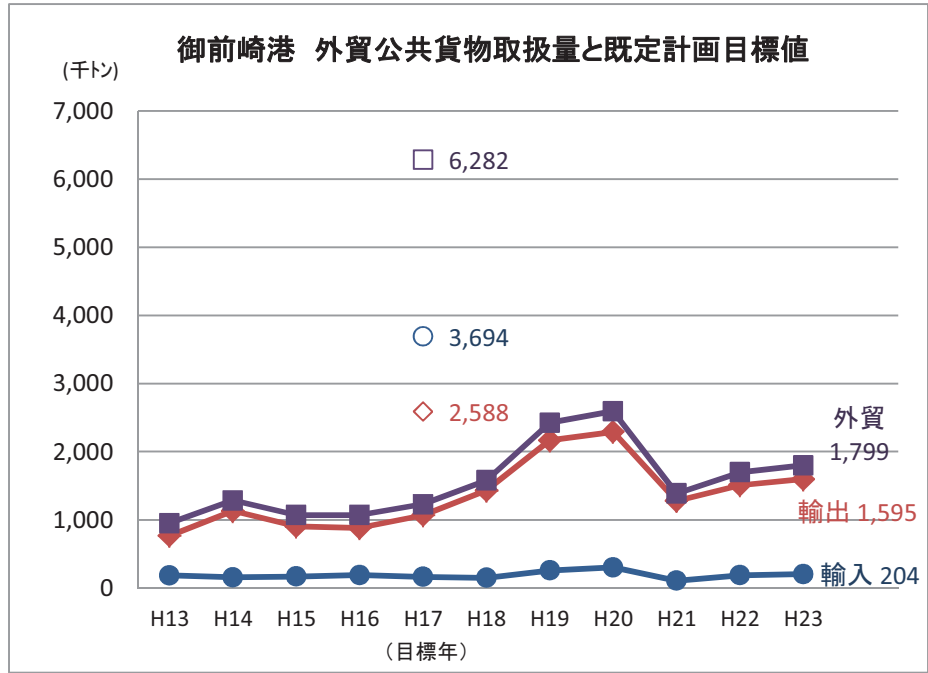
【御前崎港 取扱貨物量の現状と既定計画目標値】

- ・御前崎港港湾計画の取扱貨物量の設定値は、平成4年を基準年次とし、平成17年を目標年次としたものである。
- ・外内貿別の公共貨物取扱量の推移をみると、外貿公共貨物は輸出（完成自動車）の増加に伴い平成20年に約260万トンと過去最高を記録し、翌年は世界同時不況の影響を受け大きく減少したが、平成23年には約180万トンまで回復している。
- ・取扱実績（H23年）と既定計画目標値（H17年）とを比較すると、450万トン程度の差異がある。
- ・内貿公共貨物は、平成13年以降増加傾向で推移し、平成21年に減少に転じたものの、平成23年は170万トンと回復傾向にある。
- ・取扱実績（H23年）と既定計画目標値（H17年）約210万トンとの差異は35万トン程度であり、移出貨物の伸び悩みに依るところが大きい。

外貿公共貨物取扱量の推移と既定計画目標値

| 公共 | 御前崎港外貿公共貨物取扱量 実績値(千トン) | | | | | | | | | | | 既定計画値 H17目標 |
|-----|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------------|
| | H13 | H14 | H15 | H16 | H17 | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 | H23 | |
| 輸出 | 767 | 1,129 | 904 | 882 | 1,067 | 1,431 | 2,166 | 2,291 | 1,277 | 1,510 | 1,595 | 2,588 |
| 輸入 | 184 | 157 | 168 | 190 | 163 | 149 | 257 | 303 | 108 | 188 | 204 | 3,694 |
| 外貿計 | 951 | 1,286 | 1,072 | 1,071 | 1,230 | 1,579 | 2,423 | 2,593 | 1,386 | 1,698 | 1,799 | 6,282 |

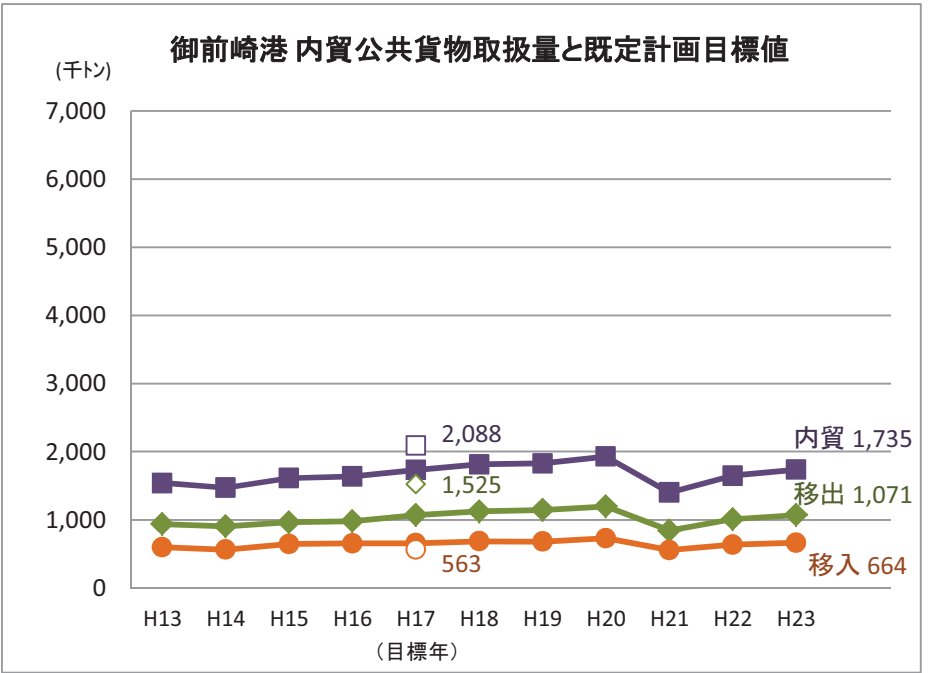
※1: 実績値は御前崎港統計年報より作成
※2: 既定計画値は御前崎港港湾計画（H6.8改訂）における平成4年実績値を基準とした推計値



内貿公共貨物取扱量の推移と既定計画目標値

| 公共 | 御前崎港内貿公共貨物取扱量 実績値(千トン) | | | | | | | | | | | 既定計画値 H17目標 |
|-----|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------------|
| | H13 | H14 | H15 | H16 | H17 | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 | H23 | |
| 移出 | 940 | 908 | 966 | 982 | 1,072 | 1,126 | 1,146 | 1,197 | 844 | 1,010 | 1,071 | 1,525 |
| 移入 | 600 | 564 | 646 | 655 | 658 | 686 | 681 | 731 | 557 | 636 | 664 | 563 |
| 内貿計 | 1,540 | 1,472 | 1,612 | 1,637 | 1,731 | 1,812 | 1,827 | 1,928 | 1,400 | 1,647 | 1,735 | 2,088 |

※1: 実績値は御前崎港統計年報より作成
※2: 既定計画値は御前崎港港湾計画（H6.8改訂）における平成4年実績値を基準とした推計値



1. 2 駿河湾港が果たしている役割

【物流・産業】

○駿河湾港は、地域産業の原材料・製品輸送の基盤として生産活動を支えており、産業の維持や新規誘致による雇用の確保を通して、県民の暮らしの安定に貢献している。

○駿河湾港は、物流空間に隣接して工業用地を保有し、多くの産業立地による雇用の確保を通して、県民の暮らしの安定に貢献している。

【防災・危機管理】

○駿河湾港は、県防災計画にしたがい地震・津波対策を進める中で、災害時における応急・復旧物資や支援物資の輸送並びに生産活動維持のための耐震強化岸壁の整備を進めており、県民の暮らしの安全・安心に貢献している。

【交流・生活・環境】

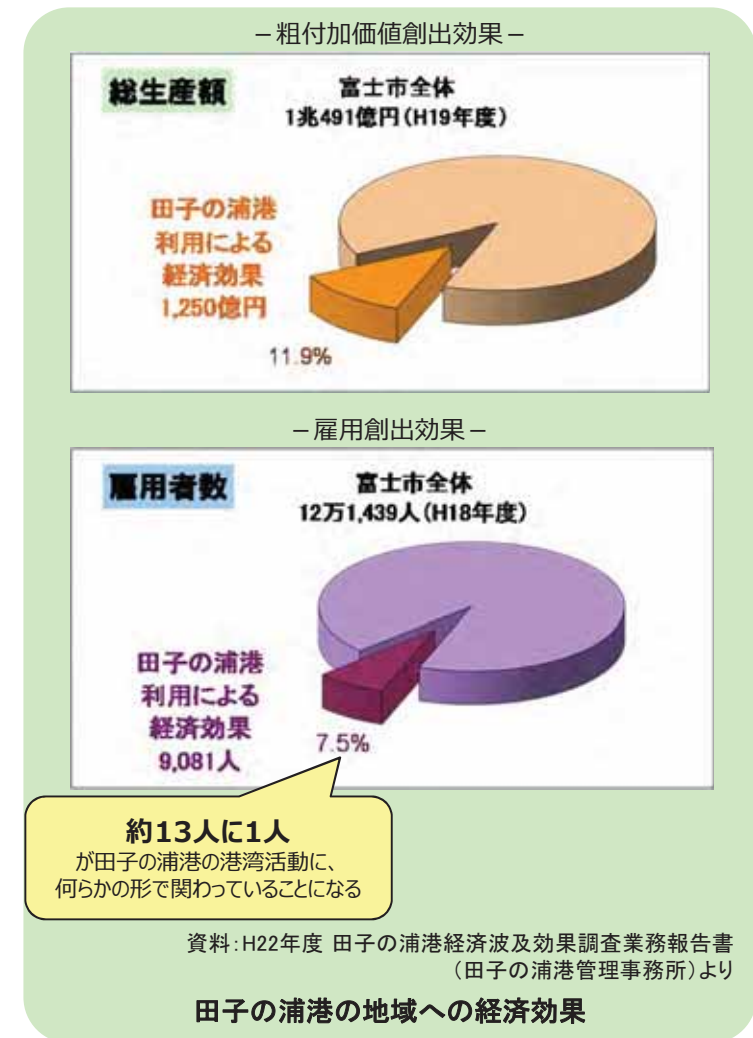
○駿河湾港は、国際クルーズ船の寄港や県内最大の観光地である伊豆地域を結ぶフェリー航路など海の玄関としての役割を果たしている。また、港湾空間における観光商業施設の立地やプレジャーボート収容施設の整備など、多様なレジャー活動の拠点としても利用されている。このような多様な交流・レジャー活動の場を提供することで、観光振興や県民の暮らしに活力をもたらしている。

○駿河湾港は、港湾緑地や海浜の整備により、海に触れられる憩いの場を提供するとともに、自然エネルギーの導入や港内環境の保全に努めており、県民の生活に安らぎを提供している。

| 機能区分 | 駿河湾港3港の役割 | | |
|------------|--|---|---|
| | 清水港 | 田子の浦港 | 御前崎港 |
| 物流・産業機能 | <ul style="list-style-type: none"> ● 基幹航路が就航する日本でも有数の国際海上コンテナ取扱機能を持つ国際貿易港 ● 静岡県経済及び我が国経済を支える国内外の物流拠点 ● 県内の産業活動や県民生活を支えるエネルギー供給基地(LNG、石油類) | <ul style="list-style-type: none"> ● 背後地域の産業活動を支える原材料の国際及び国内海上輸送拠点 ● 背後地域の産業活動や県民生活を支える県東部のエネルギー供給基地(石油類) | <ul style="list-style-type: none"> ● 国際物流ターミナルを中心とした県中西部の物流・産業拠点港 ● 国内定期RORO航路が就航する内貿ユニットロード輸送拠点 |
| 防災・危機管理機能 | <ul style="list-style-type: none"> ● 災害時の緊急物資海上輸送ネットワークの1次搬入基地となる地震防災拠点港湾(県中部の防災拠点) | <ul style="list-style-type: none"> ● 災害時の緊急物資海上輸送ネットワークの1次搬入基地となる地震防災拠点港湾(県東部の防災拠点) ● 災害時の復旧活動に寄与するエネルギー供給・備蓄拠点 | <ul style="list-style-type: none"> ● 災害時の緊急物資海上輸送ネットワークの1次搬入基地となる地震防災拠点港湾(県西部の防災拠点) |
| 交流・生活・環境機能 | <ul style="list-style-type: none"> ● 国際クルーズ船等の多くの旅客船が就航する観光・交流活動拠点 ● 多くの市民や県民が集い賑わうレクリエーション拠点 ● マリーナや自然海岸等、豊かな自然と富士の景観を活かした海洋性レクリエーション拠点 ● 地域住民の暮らしを支える生活・環境支援拠点 | <ul style="list-style-type: none"> ● 地域住民に憩いと安らぎ空間を提供するアメニティ港湾(ふじのくに田子の浦みなと公園等) ● 港内環境保全港湾(浚渫土砂の改良処理と発生土砂量の減量) | <ul style="list-style-type: none"> ● 観光集客施設や人工海浜を中心とした市民や県民が集い賑わう観光・交流活動拠点 ● 人工海浜やマリーナを有する海洋性レクリエーション拠点 |

【地域への経済波及効果】

- ・駿河湾港各港の経済波及効果については、清水港が平成23年に、田子の浦港が平成22年に検討されており、その試算結果は以下の示すものである。なお、御前崎港については、今後検討する予定としている。
- ・清水港の地域への経済効果は、「平成23年度 清水港経済波及効果検討業務(中部地方整備局清水港湾事務所)」によると、静岡県で約3兆円、静岡市で約4,300億円の粗付加価値創出効果と、静岡県で約50万人、静岡市で約10.7万人の雇用創出効果が推定されている。
- ・田子の浦港の地域への経済効果は、「平成22年度 田子の浦港経済波及効果調査業務(静岡県田子の浦港管理事務所)」によると、直背後の富士市で約1,250億円の粗付加価値創出効果と約9千人の雇用創出効果が推定されている。
- ・各港における県内及び市内の総生産額や就業者数に対する港湾利用に起因する効果の割合(県内総生産額に占める清水港の粗付加価値創出額の割合17.8%他)から、地域経済に与える港湾活動の影響度がうかがえる。



2. 我が国と駿河湾港を取り巻く環境変化

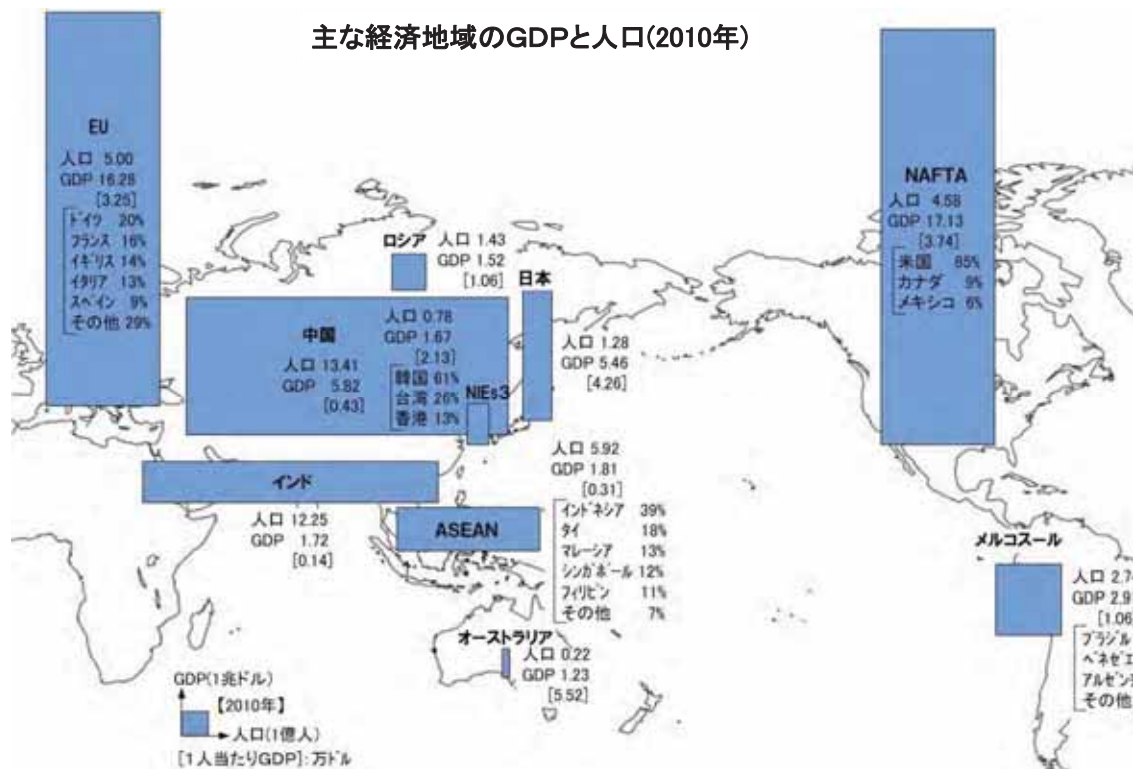
2. 1 経済環境の変化

(1) 経済勢力図の変化

① 主要経済圏の概況

■ 中国の台頭 → GDPで日本を抜いて、世界貿易の中心へ躍進

- ・2010年の世界人口は69億人に達し、GDPは60兆ドル(4,800兆円)となっている。
- ・人口増加率が高い中国やインド、ASEAN諸国は、安価で豊富な労働力を背景に著しい経済成長を続けており、世界経済を牽引している。
- ・北米及び欧州経済圏のGDPのウエイトは依然として高いが、中国をはじめとする新興国の台頭により、その経済的地位は低下している。
- ・このような中、我が国は経済の低成長が続いており、GDPで2010年に中国に抜かれた。

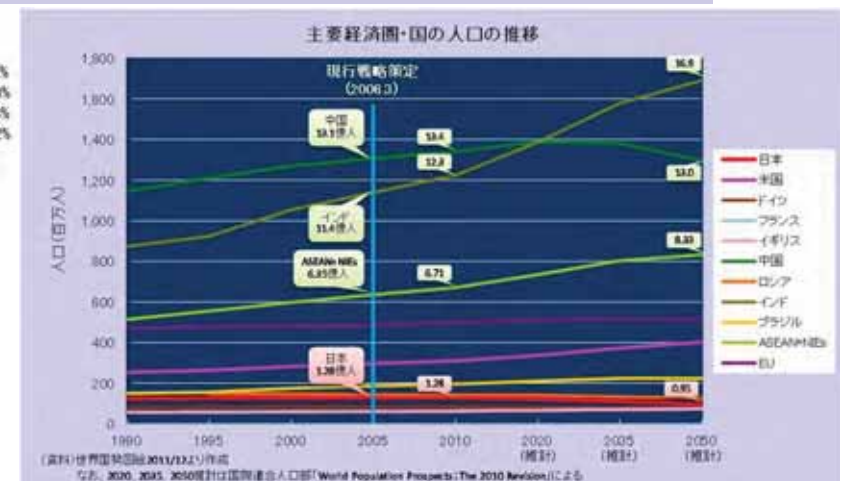
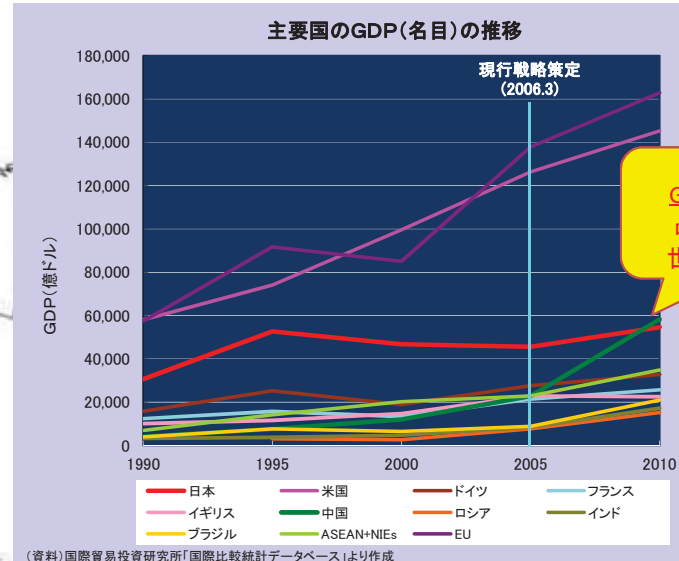


(資料) 人口: 「世界国勢図絵2011/12」(日本は「国勢調査」)とGDP(名目): 国際貿易投資研究所「国際比較統計データベース」より作成

注1: ASEANはインドネシア、タイ、マレーシア、シンガポール、フィリピン、ベトナム、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ブルネイ

EUはドイツ、フランス、イギリス、イタリア、スペイン、ベルギー、オランダ、スウェーデン、オーストリア、デンマーク、ギリシャ、フィンランド、ポルトガル、アイルランド、チェコ、オランダ、ルーマニア、ハンガリー、スロバキア、ルクセンブルク、ブルガリア、スロベニア、リトアニア、キプロス、エストニア、ラトビア、マルタ

注2: GDP(国内総生産): 国内で一定期間に生産された全ての最終財・サービスの総額で、この伸び率を経済成長率という。



②経済成長の見通しと新興国の市場性

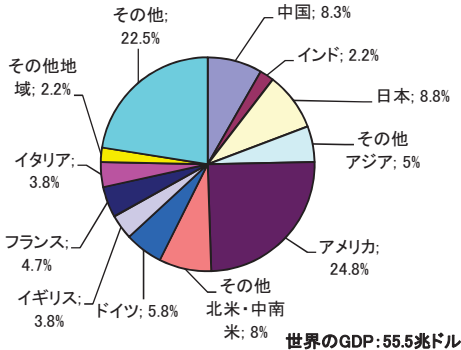
- 中国、ASEAN、インド、ブラジルの新興国 → 引き続き高い経済成長を持続／次なる消費・流通市場へ拡大
- ・「世界経済の潮流2010年」(平成22年5月：内閣府)の長期予測では、今後とも低成長となる先進諸国の中でも、我が国は低位成長が予測される。
 - ・BRICsに代表される新興国やアジア諸国は、成長自体は鈍化するものの依然として高い経済成長が予測される。なかでも中国は8～9%の高い経済成長率の持続が見込まれ、GDPの世界シェアは、2030年では中国が第1位となる。そのほかASEAN、インド、ブラジルも高い経済成長により、市場としての地位が高まるものと予測される。
 - ・中国やインドでは、年間可処分所得35,000ドル以上のいわゆる富裕層人口の増加により、世界の消費・流通市場としてさらなる拡大が見込まれる。
 - ・我が国製造業が中期的に有望視する国・地域は中国が圧倒的に多く、具体的事業計画を有している企業も多い。中国は、これまでの安価な労働力を背景とした生産拠点の集積に加え、巨大消費市場としての存在感が高まる。

主要国の実質経済成長率の長期予測

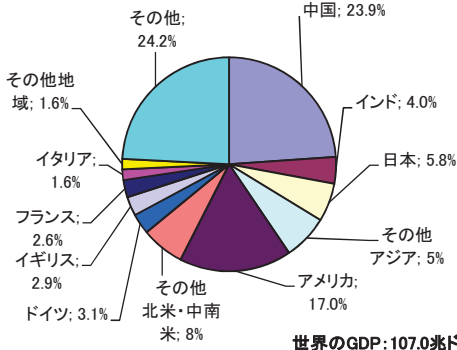
| | | 実質GDP成長率(%) | | | 増減ポイント | |
|-------|--------|-------------|--------|--------|--------|--------|
| | | 実績 | 潜在 | | | |
| | | 2000年代 | 2010年代 | 2020年代 | 00～10年 | 10～20年 |
| 先進国 | 日本 | 1.4 | 0.7 | 0.4 | ▲ 0.7 | ▲ 0.3 |
| | 米国 | 2.4 | 2.2 | 1.6 | ▲ 0.2 | ▲ 0.6 |
| | カナダ | 2.7 | 2.1 | 1.2 | ▲ 0.6 | ▲ 0.9 |
| | ドイツ | 1.4 | 0.9 | 0.1 | ▲ 0.5 | ▲ 0.8 |
| | フランス | 1.9 | 1.1 | 0.7 | ▲ 0.8 | ▲ 0.4 |
| | イギリス | 2.5 | 1.9 | 1.3 | ▲ 0.6 | ▲ 0.6 |
| | イタリア | 1.2 | 0.5 | 0.0 | ▲ 0.7 | ▲ 0.5 |
| 新興国 | 中国 | 10.0 | 9.1 | 7.9 | ▲ 0.9 | ▲ 1.2 |
| | インド | 7.2 | 6.9 | 5.7 | ▲ 0.3 | ▲ 1.2 |
| | ブラジル | 3.7 | 3.4 | 2.5 | ▲ 0.3 | ▲ 0.9 |
| アジア諸国 | 韓国 | 4.4 | 3.9 | 2.8 | ▲ 0.5 | ▲ 1.1 |
| | 台湾 | 4.0 | 2.2 | 1.7 | ▲ 1.8 | ▲ 0.5 |
| | 香港 | 5.0 | 3.9 | 3.0 | ▲ 1.1 | ▲ 0.9 |
| | シンガポール | 5.5 | 4.6 | 2.7 | ▲ 0.9 | ▲ 1.9 |
| | インドネシア | 5.2 | 5.7 | 5.0 | 0.5 | ▲ 0.7 |
| | フィリピン | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 0.0 | 0.0 |
| | タイ | 4.8 | 4.9 | 4.6 | 0.1 | ▲ 0.3 |
| | マレーシア | 5.5 | 5.2 | 4.8 | ▲ 0.3 | ▲ 0.4 |

出典：「世界経済の潮流2010年 I」(H22.5 内閣府)
注：2000年代は00～08年における実質GDP成長率の平均

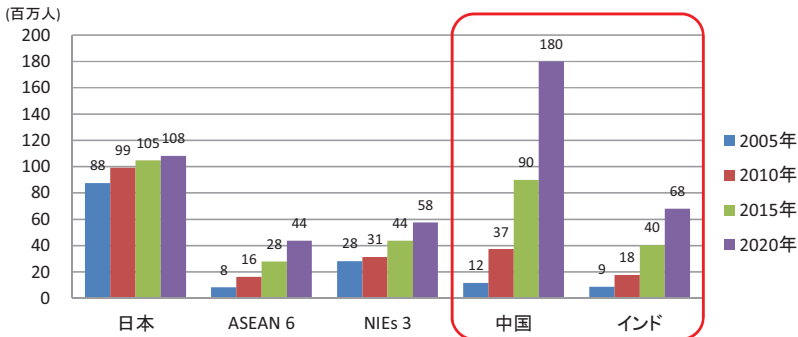
2009年(IMF)



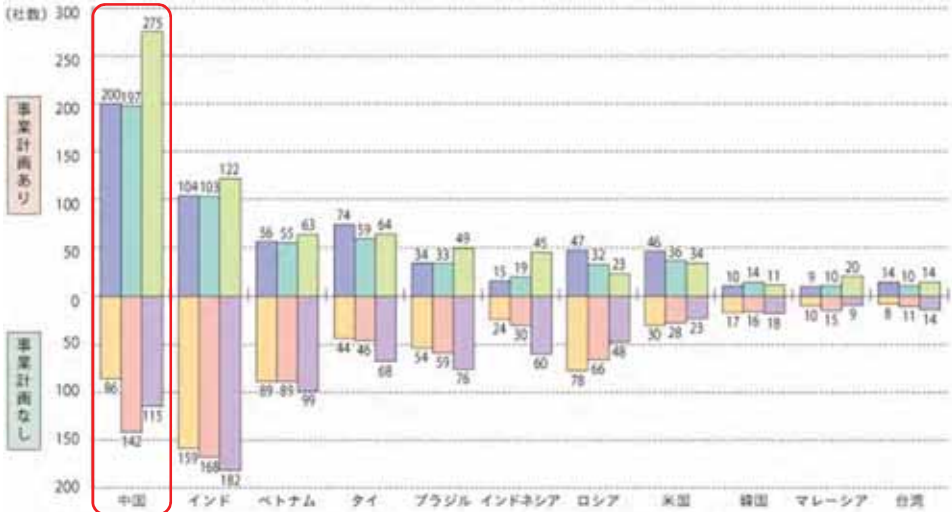
2030年(推計)



アジア各国・地域における年間可処分所得35,000ドル以上の人口



我が国製造業が中期的に有望視する国・地域における具体的事業計画の有無



(出典) 通商白書2011より抜粋

(2) 世界・国内経済の変化（世界貿易の動向）

■リーマンショックに端を発する世界同時不況の発生→ 貿易額の大幅減（一時的な世界経済の停滞）

- ・世界主要国の貿易額は、2008年にいずれも過去最高額を記録したが、リーマンショックに端を発する世界同時不況の影響を受け、2009年は前年比7～8割までに落ち込み、世界的に経済成長が減速した。
- ・2009年後半から徐々に復調の兆しを見せ、2010年には主要国の貿易額がピーク時（2008年）の9割程度まで回復している。
- ・**世界貿易の中心へと成長した中国**も不況の影響を受けたが、他の主要国に比べて減少率は低く、**貿易額はドイツを抜き世界第2位**となった。2010年には経済危機前の2008年の最高額を更新し、世界第1位のアメリカとの差を縮めている。
- ・**我が国の貿易動向**も主要国と同様、世界的な景気後退の影響を受け大きく落ち込み、日本経済は大きな打撃を受けた。
- ・2010年の貿易額は1.46兆ドルと、ピーク時（2008年）の95%まで回復し、**世界第4位**（ASEAN除く）の貿易額を維持している。
- ・2国・地域間貿易額の動向からも、対中国の貿易額シェアが年々拡大し、**世界貿易は中国中心の構造**へと変化していることが顕著である。
- ・中国のコンテナ貨物取扱量の世界シェアは、1998年にアメリカを抜いて第1位となり、その後も一貫して増加し続けている。



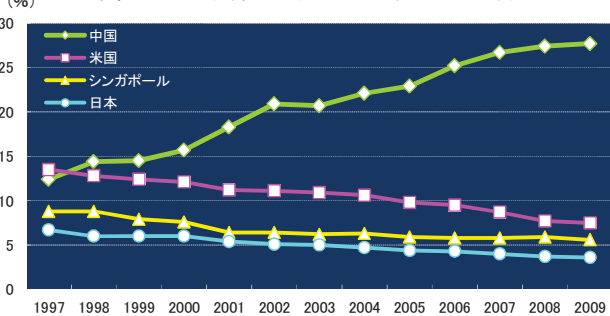
2国・地域間貿易額（輸出入計）の構成比の変遷

(%)

| 順位 | 1990年 | | 2000年 | | 2010年 | |
|----|-------------|------|-------------|------|-------------|------|
| | 国・地域 | シェア | 国・地域 | シェア | 国・地域 | シェア |
| 1 | NAFTA-EU | 29.5 | NAFTA-EU | 27.7 | NAFTA-EU | 19.0 |
| 2 | 日本-NAFTA | 19.8 | 日本-NAFTA | 14.1 | EU-中国 | 16.8 |
| 3 | 日本-EU | 12.7 | NAFTA-中国 | 9.8 | NAFTA-中国 | 16.6 |
| 4 | 日本-ASEAN | 8.0 | NAFTA-ASEAN | 8.6 | 日本-中国 | 10.1 |
| 5 | NAFTA-ASEAN | 6.5 | 日本-EU | 7.8 | 中国-ASEAN | 9.3 |
| 6 | EU-ASEAN | 5.8 | EU-中国 | 7.6 | 日本-NAFTA | 6.4 |
| 7 | NAFTA-中国 | 5.6 | 日本-ASEAN | 7.3 | NAFTA-ASEAN | 5.9 |
| 8 | EU-中国 | 5.4 | 日本-中国 | 7.0 | 日本-ASEAN | 5.7 |
| 9 | 日本-中国 | 4.5 | EU-ASEAN | 6.1 | EU-ASEAN | 5.7 |
| 10 | 中国-ASEAN | 2.1 | 中国-ASEAN | 4.1 | 日本-EU | 4.6 |

(資料)「通商白書2012(経済産業省)」の世界の主要地域間の貿易フロー図より作成
※原資料: RIETI「RIETI-TID2011」

外貿コンテナ貨物取扱上位4か国の対世界シェア



(資料)「数字でみる港湾」による各年の国別コンテナ取扱個数に基づき作成

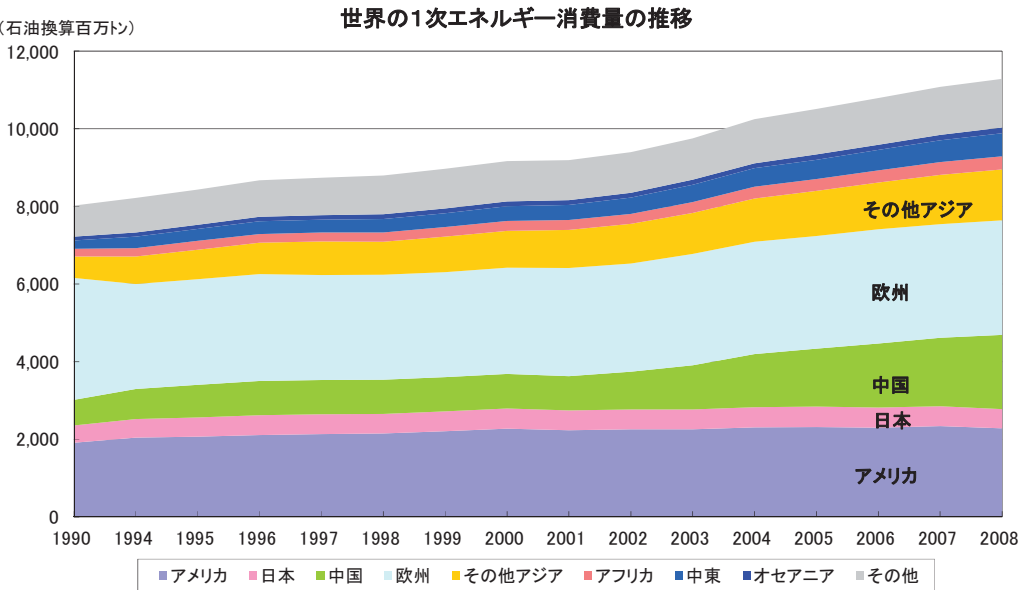
(3) 資源・エネルギー及び食料需給の動向

■エネルギー

- ・世界の1次エネルギー消費量は、中国等の新興国の経済発展により、1990年の80億トン(石油換算)から2008年には113億トンと約40%増加している。
- ・なかでも中国は、1990年の6.6億トンから2008年には19.1億トンと約3倍に激増しており、2020年には、世界シェアで米国を抜いて世界第1位になると予測されている。
- ・巨大消費国である中国の自給率は、2008年時点で100%を下回っており、長期的な消費量の増加に伴い輸入量が高まるものと予想され、世界のエネルギー需給に大きな影響を及ぼすことが懸念される。

■食料

- ・主要国の主要食料の自給率を見ると、各国の風土や国土利用、産業構造等によって大きなバラツキがある。
- ・着目すべき点は、我が国の自給率が先進諸国の中でも著しく低いことであり、エネルギー自給率とともに、我が国の産業活動や国民生活の維持において大きな課題である。
- ・今後は、輸入食料の確保とともに安定かつ低廉な輸送のため、港湾の役割は大きいものと考えられる。

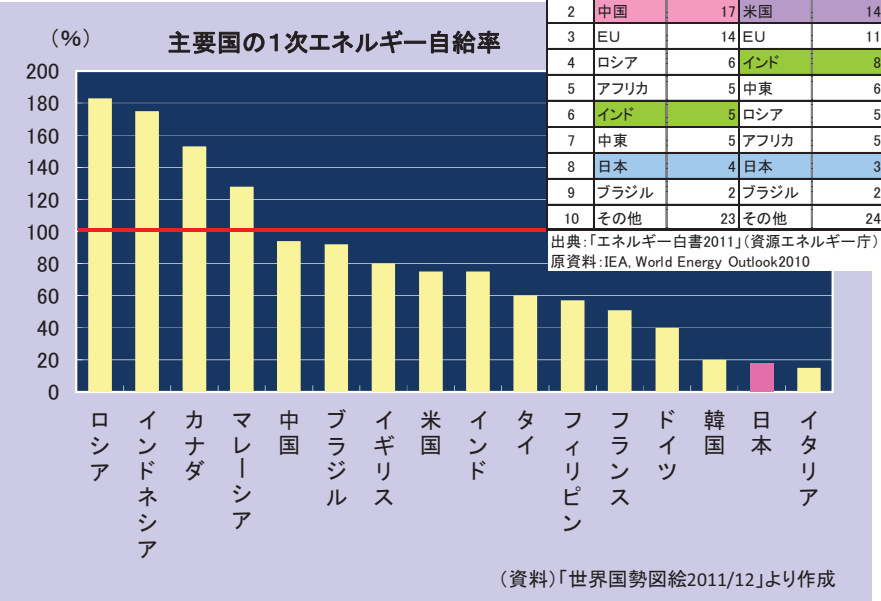


(資料)エネルギー・経済統計要覧2011(日本エネルギー経済研究所)より作成

1次エネルギー消費量シェアの長期予測

| 順位 | 2008年 | | 2030年 | |
|----|-------|--------|-------|--------|
| | 国・地域 | シェア(%) | 国・地域 | シェア(%) |
| 1 | 米国 | 19 | 中国 | 22 |
| 2 | 中国 | 17 | 米国 | 14 |
| 3 | EU | 14 | EU | 11 |
| 4 | ロシア | 6 | インド | 8 |
| 5 | アフリカ | 5 | 中東 | 6 |
| 6 | インド | 5 | ロシア | 5 |
| 7 | 中東 | 5 | アフリカ | 5 |
| 8 | 日本 | 4 | 日本 | 3 |
| 9 | ブラジル | 2 | ブラジル | 2 |
| 10 | その他 | 23 | その他 | 24 |

出典:「エネルギー白書2011」(資源エネルギー庁)
原資料:IEA, World Energy Outlook2010



主要国の食料自給率

| 農産物自給率(%) | | 穀類 | | | | いも類 | 大豆 | 肉類 | 食料自給率(カロリーベース) |
|-----------|--------|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|----------------|
| | | 小麦 | 米 | とうもろこし | | | | | |
| 先進国 | 日本 | 25 | 14 | 93 | 0 | 75 | 5 | 52 | 40 |
| | 米国 | 150 | 171 | 164 | 148 | 96 | 139 | 108 | 124 |
| | カナダ | 143 | 235 | 0 | 85 | 170 | 154 | 130 | 168 |
| | ドイツ | 102 | 115 | 0 | 79 | 132 | 0 | 102 | 80 |
| | フランス | 164 | 157 | 18 | 153 | 120 | 15 | 100 | 111 |
| | イギリス | 92 | 99 | 0 | 0 | 76 | 0 | 65 | 65 |
| 新興国 | イタリア | 74 | 63 | 233 | 81 | 60 | 22 | 75 | 63 |
| | 中国 | 102 | 103 | 100 | 104 | 89 | 28 | 99 | |
| | ロシア | 124 | 140 | 68 | 97 | 98 | 85 | 67 | |
| | インド | 105 | 100 | 107 | 117 | 100 | 110 | 113 | |
| アジア諸国 | ブラジル | 103 | 37 | 94 | 124 | 99 | 177 | 145 | |
| | 韓国 | 26 | 0 | 97 | 1 | 40 | 9 | 69 | 44 |
| | インドネシア | 92 | 0 | 104 | 95 | 97 | 21 | 97 | |
| | フィリピン | 85 | 0 | 89 | 113 | 90 | 1 | 94 | |
| | タイ | 162 | 0 | 197 | 109 | 918 | 17 | 120 | |
| その他 | マレーシア | 23 | 0 | 73 | 3 | 36 | 0 | 88 | |

出典:農産品自給率は「世界国勢図絵2011/12」。食料自給率は農林水産省HP
原資料:農産品自給率は「FAO Food Balance Sheets」

(4) 円相場の動向

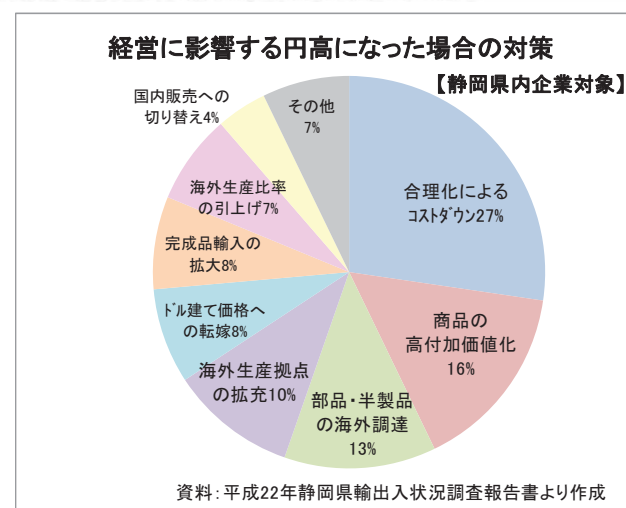
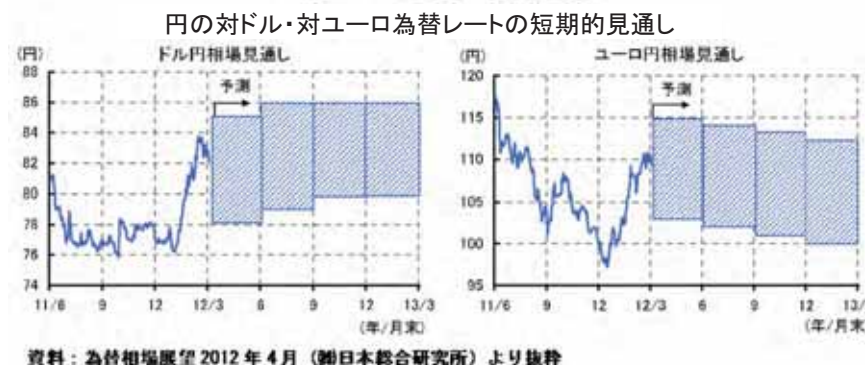
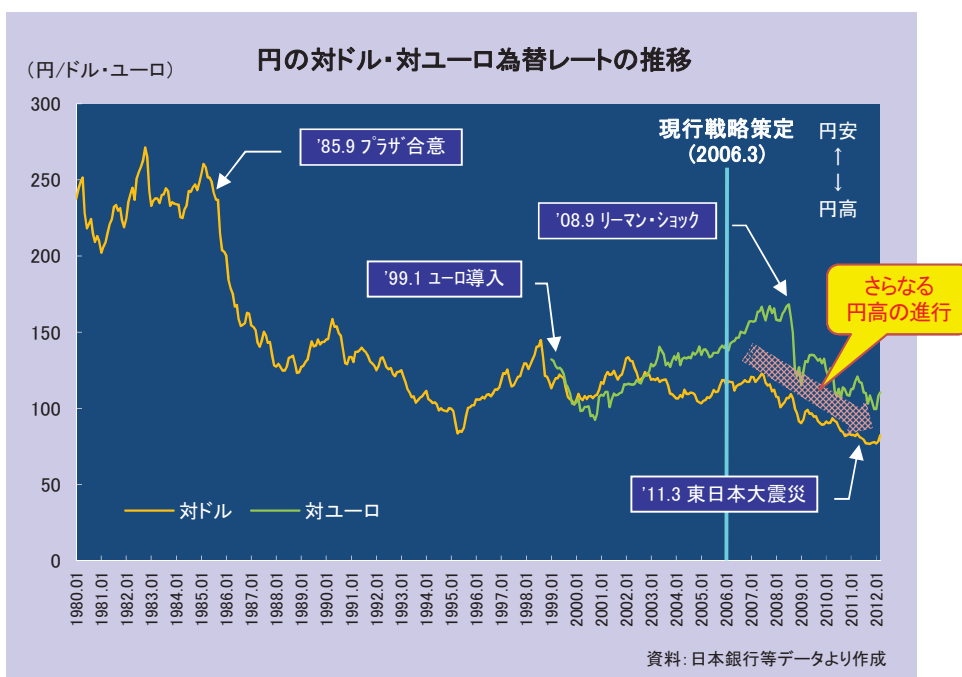
■ 円高の長期固定化 → 国内産業の海外生産シフトの加速が懸念

(円相場の推移と短期見通し)

- ・1985年のプラザ合意以降、対ドルでの急速な円高が進行し、1995年4月には戦後最高値となる1ドル＝79円75銭を記録した。その後は円安に振れ、1999年1月のユーロ導入以降は100～130円台で推移した。
- ・近年は、2008年9月のリーマンショック以降の国際的な金融不安やギリシャ財政危機、東日本大震災の発生、米欧経済の減速懸念の増大といったことを背景に円高が一段と進行し、2011年10月には1ドル＝75円32銭と戦後最高値を更新した。
- ・(株)日本総合研究所によると、今後も大幅な円安ドル高が進行する可能性は低く、**80～85円を中心とした円高値圏での推移が長期化する見通し**としており、**円高の固定化傾向が続く**ものと予想される。

(国内輸出産業への影響)

- ・円高の長期固定化は、国内輸出産業における**生産拠点の海外シフトを加速化させる要因のひとつ**となっており、我が国港湾の輸出貨物量の減少が懸念される。



(5) 経済連携協定の動向

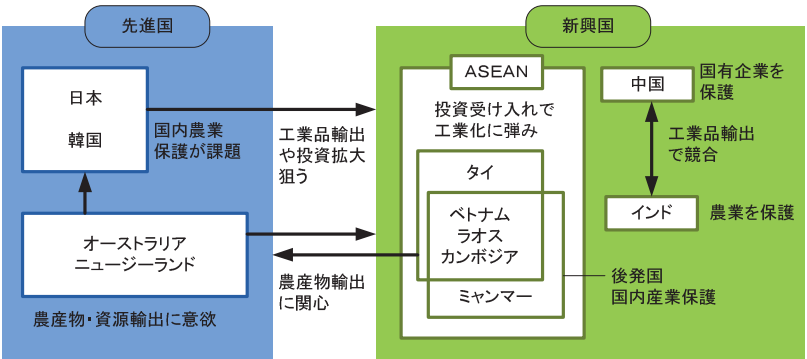
■ 経済連携協定の動向と我が国経済及び港湾物流への影響

- ・FTAやEPAは、市場経済の拡大の中で、物品の関税やサービス貿易等の通商上の障壁を取り除くことで、協定国間の貿易や投資の拡大により相互の経済発展を目指すものであり、TPPはこれらの協定の環太平洋地域版と捉えられる。
- ・各国の取組状況を見ると、我が国は主要貿易相手国(中国、米国、EU)とのEPA／FTAの取組が遅れているのに対し、韓国はこれらの国との協定を積極的に推進している。
- ・韓国による米国、EUとのFTA発効により、我が国の鉱工業製品の輸出競争力が低下することが確実視されている。
- ・これらの経済連携協定の拡大は、貿易量の拡大と構造変化(工業製品輸出、農水産品輸入の増加等)をもたらすことが予想され、貿易基盤である港湾への影響は大きいものと考えられる。
- ・ただし、参加国ごとに諸事情(優位な産業、劣位な産業)が異なるため、今後の交渉の推移を見極める必要がある。

各国のFTAの進捗状況

| | EPA/ FTA の数 (※) | FTA 比率 (※) | 日本 | 韓国 | 中国 | 米国 | EU | ASEAN 各国との 個別 取組 | インド | 豪州 | NZ | カナダ | メキ シコ | チリ | ペルー | スイス | GCC |
|------------|--------------------------|------------------|-----------|-----------|----|----|-----|---------------------------------|-----|-----|-----|------------|------------|-----|-----|-----------|--------------------------------|
| 日本 | 13 | 17.6% | | △ (中断) | | | (△) | ◎ 7カ国 と発効 済 | ◎ | △ | | | ◎ | ◎ | ○※1 | ◎ | △ |
| 韓国 | 8 | 36.2% | △ (中断) | | | ○ | ◎ | ◎ 1カ国 と発効 済 | ◎ | △ | △ | △ | △ | ◎ | ◎ | ◎ EFTA | △ |
| 中国 | 9 | 22.0% | | | | | ◎ | ◎ 1カ国 と発効 済 | | △ | ◎ | | | ◎ | ◎ | | △ |
| 米国 (※2) | 14 | 37.5% | | ○ | | | | ◎ 1カ国 と発効済 1カ国と 交渉中 | | ◎※2 | △※2 | ◎ NAFTA | ◎ NAFTA | ◎※2 | ◎※2 | | ◎ バーレーン オマーン △ UAE |
| EU (※3) | 28 | 76.4% | (△) | ◎ | | | △ | △ 2カ国 と交渉 中 | △ | | | △ | ◎ | ◎ | △ | ◎ | △ |

出典:「包括的経済連携の現状について」(H23.11 内閣府)
注1:2011年8月時点
注2:△交渉中等 ○署名済 ◎発効済
注3:FTA比率:FTA相手国(※発効国及び署名国)との貿易額が貿易総額に占める割合
※1:署名済。発効に向けて国内作業を実施中。
※2:米国はTPP交渉の枠組みでこれらの国と交渉中。
※3:EUのFTA比率76%は域内貿易を含む。域外貿易のFTA比率は30%。



経済連携協定における各国の思惑

FTA (Free Trade Agreement): 自由貿易協定。物品の関税、その他の制限的な通商規則、サービス貿易等の障壁など、通商上の障壁を取り除く自由貿易地域の結成を目的とした、2国間以上の国際協定である。

EPA (Economic Partnership Agreement): 経済連携協定。自由貿易協定(FTA)を柱として、関税撤廃などの通商上の障壁の除去だけでなく、締約国間での経済取引の円滑化、経済制度の調和、および、サービス・投資・電子商取引などのさまざまな経済領域での連携強化・協力の促進などをも含めた条約である。

TPP (Trans-Pacific Partnership): 環太平洋戦略的経済連携協定。環太平洋地域の国々による経済の自由化を目的とした多角的な経済連携協定(EPA)である。原協定は、2005年6月3日にシンガポール、ブルネイ、チリ、ニュージーランドの4か国間で調印し、2006年5月28日に発効した。(P4協定)2011年現在、アメリカ、オーストラリア、マレーシア、ベトナム、ペルーが加盟交渉国として、原加盟国との拡大交渉会合に加わっている。9か国による交渉は、2011年11月12日に大枠合意に至り、2012年内の最終妥結を目指している。

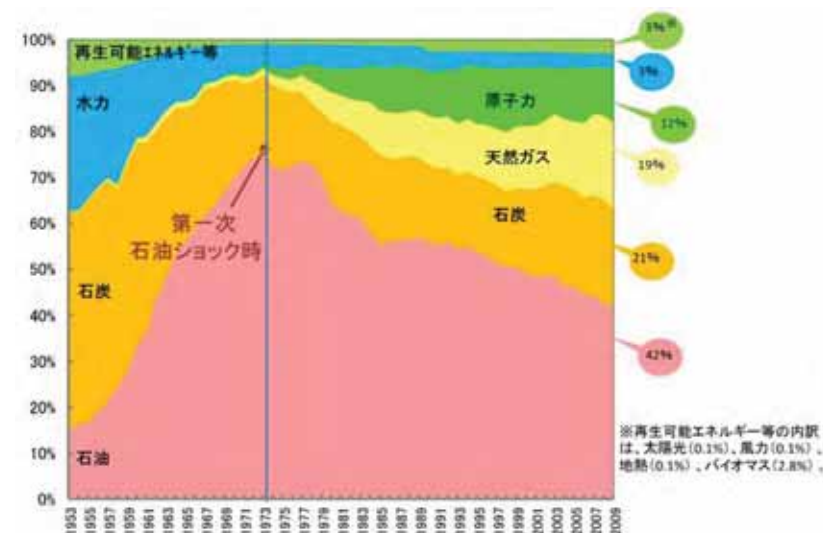
(6) 国内エネルギー需給の動向

■ 現行のエネルギー基本計画の見直し

- ・現在の国内の一次エネルギー供給構造は、石油等が42%を占め最も多く、次いで石炭21%、LNGが19%、原子力が12%であり、残り6%を水力や太陽光、風力等の再生可能エネルギーが占めている。
- ・平成22年6月に策定された現行の「エネルギー基本計画」では、原子力及び再生可能エネルギーの開発・利用を進め、2030年までに一次エネルギー自給率を現状の19%から約4割へ高めるとともに、CO₂を出さないゼロ・エミッション電源比率を約70%へ引き上げることを目標とした。
- ・しかしながら、今回の震災と原発事故を契機に、電力供給の過半を原子力に依存する計画を抜本的に見直し、新たなエネルギーミックスとその実現のための方策を含む新しいエネルギー基本計画の策定に向けた議論が現在進んでいる。

■ 「再生可能エネルギーの固定価格買取制度」の開始

- ・再生可能エネルギーの導入拡大を図るため、「電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法」により、平成24年7月1日から「再生可能エネルギーの固定価格買取制度」が開始された。
- ・再生可能エネルギーによって発電した電気を、電気事業者に一定の期間・価格で買い取ることを義務付けるとともに、買取に要する費用を、消費者が利用量に応じて、「賦課金」として電気料金の一部を負担するものである。



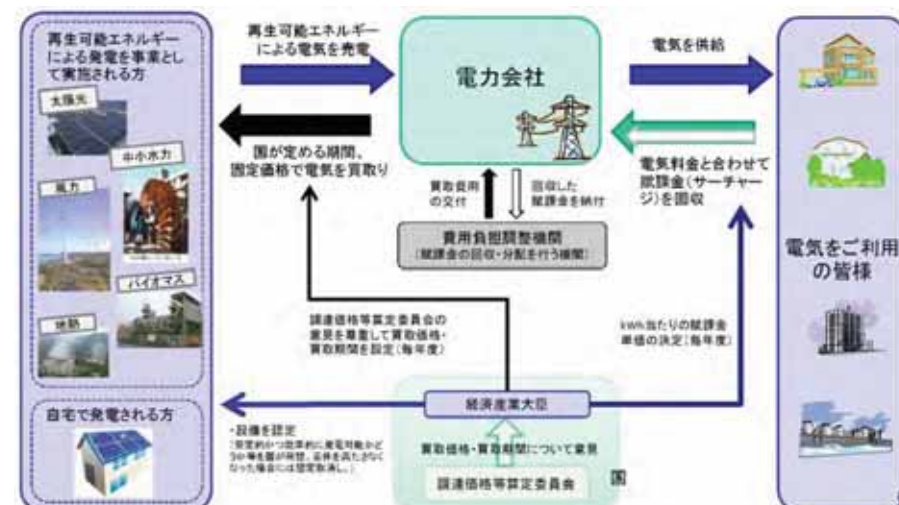
出典:「エネルギー情勢について(H23.10 資源エネルギー庁)」より抜粋

我が国のエネルギー供給構造の推移



出典:「エネルギー情勢について(H23.10 資源エネルギー庁)」より抜粋

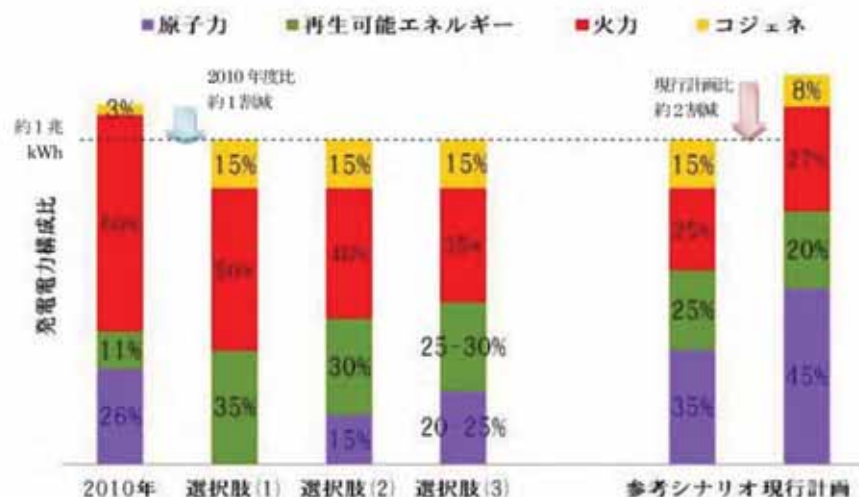
2030年のエネルギー供給見通し(現行のエネルギー基本計画における想定)



出典:「再生可能エネルギーの固定価格買取制度について(H24.7 資源エネルギー庁)」より抜粋

固定買取価格制度の基本的な仕組み

- ・「総合資源エネルギー調査会基本問題委員会(資源エネルギー庁)」では、原子力発電への依存度低減と代替電源のあり方を踏まえた電源構成に関する3つの選択肢等、幾つかのシナリオを想定し、2030年の電源構成の方向性を提示している。
- ・その中で、再生可能エネルギーの導入を最大限加速化させる方針のもと、2010年の11%から最大35%への拡大を想定している。
- ・その内訳は水力や風力、太陽光が中心であり、立地制約やコスト負担の高い風力は選択肢により導入量が増減している。



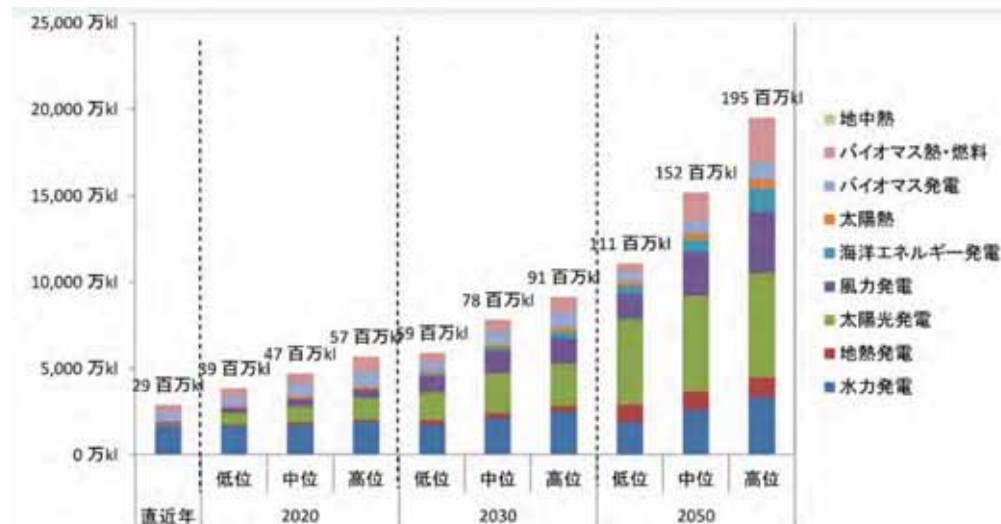
3つの選択肢における2030年の発電電力構成比

再生可能エネルギーの導入内訳(2030年の総発電電力量に占める割合)

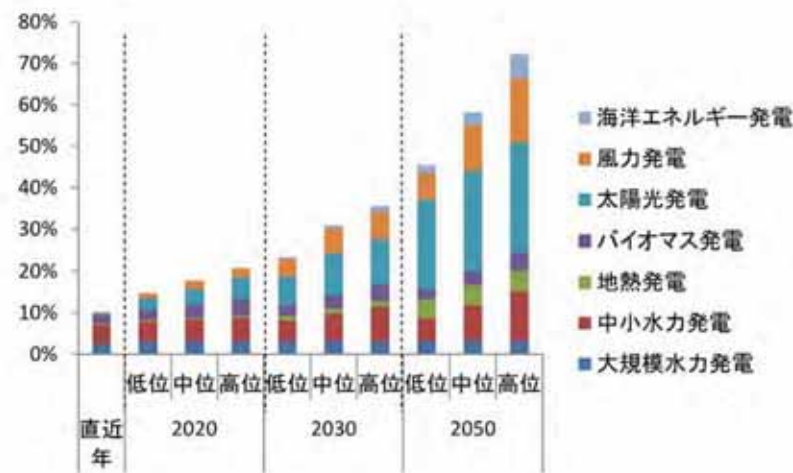
| | 再生可能エネルギー | 風力 | 太陽光 | 地熱 | 水力 | バイオマス・廃棄物 |
|---------|-----------|------|------|------|-----|-----------|
| 選択肢 (1) | 35% | 12% | 6% | 4% | 11% | 3% |
| 選択肢 (2) | 30% | 7% | 6% | 3% | 11% | 3% |
| 選択肢 (3) | 30~25% | 7~3% | 6% | 3% | 11% | 3% |
| 参考シナリオ | 25% | 3% | 6% | 3% | 11% | 3% |
| 現行計画 | 20% | 2% | 5% | 1% | 10% | 3% |
| 2010年度 | 11% | 0.4% | 0.3% | 0.2% | 8% | 1% |

出典:「エネルギーミックスの選択肢の原案について(H24.6 総合資源エネルギー調査会基本問題委員会)」より抜粋

- ・「2013年以降の対策・施策に関する検討小委員会(環境省地球環境部会)」では、中・長期の再生可能エネルギーの導入見込量を推計している。
- ・一次エネルギー供給ベースでは、直近年(29百万kl)から2020年で1.3~2.0倍、2030年で約2~3倍が見込まれている。
- ・発電電力量に占める比率は、2010年度の約1割から2020年には2割前後、2030年には2割~4割程度へ高まることが見込まれている。



再生可能エネルギー導入見通し(一次エネルギー供給ベース)



発電電力量に対する再生可能エネルギー電力量の比率(発電電力量ベース)

出典:「エネルギー供給WG 現時点でのとりまとめ」

(H24.3 2013年以降の対策・施策に関する検討小委員会【中央環境審議会地球環境部会】)より抜粋

2. 2 防災政策の変化

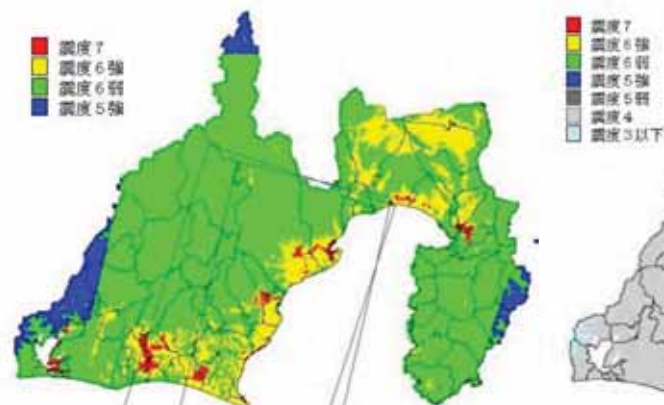
(1) 第3次地震被害想定概要

■「第3次地震被害想定（平成13年5月策定）」と「第4次地震被害想定」策定に向けた検討実施中

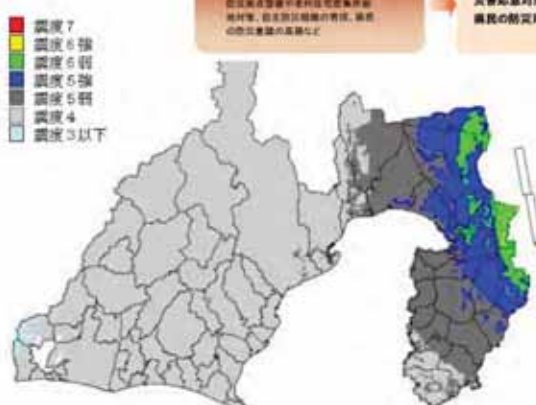
- ・平成7年に発生した阪神・淡路大震災から得られた教訓や災害対策の現状及び最新の研究成果を被害想定に反映し、21世紀の新たな地震対策を推進するため、平成5年に策定した第2次地震被害想定の見直しと新たなシナリオ想定により「第3次地震被害想定」が策定された。
- ・昭和55年に制定された「地震財特法」に基づき、これまで建物の耐震化や避難地・避難路、津波対策施設の整備等の地震対策事業を実施してきた。
- ・今後、静岡県では、国が実施する南海トラフ巨大地震による被害想定結果との整合を図りつつ、第3次地震被害想定を見直し、平成25年6月に「第4次地震被害想定」の策定を予定している。

第3次地震被害想定の前提条件

| | |
|----------------|--|
| 想定地震 (M8程度) | ①東海地震 (1854年安政東海地震時の県内の震度分布を最も良く再現できるものとして、断層モデルは1976年石橋モデルと1978年中央防災会議モデルを組み合わせたものを用いる) ②神奈川西部の地震 県東部に大きな影響をもたらす神奈川西部を震源とする突発地震を想定 |
| 想定季節等 | ①冬の朝5時 ②春・秋の昼12時 ③冬の夕18時 |
| 対象人口 | 3,737,360人 (H7年国勢調査による常住人口) |
| 対象建物 | 1,528,349棟 (H10.1.1現在) |
| 予知ケース | ①予知なし ②予知あり |



東海地震による想定震度分布図



神奈川西部の地震による想定震度分布図

(資料)「第3次地震被害想定結果(平成13年5月) 静岡県」より抜粋



想定東海地震の津波の第1波予想到達時間(分)

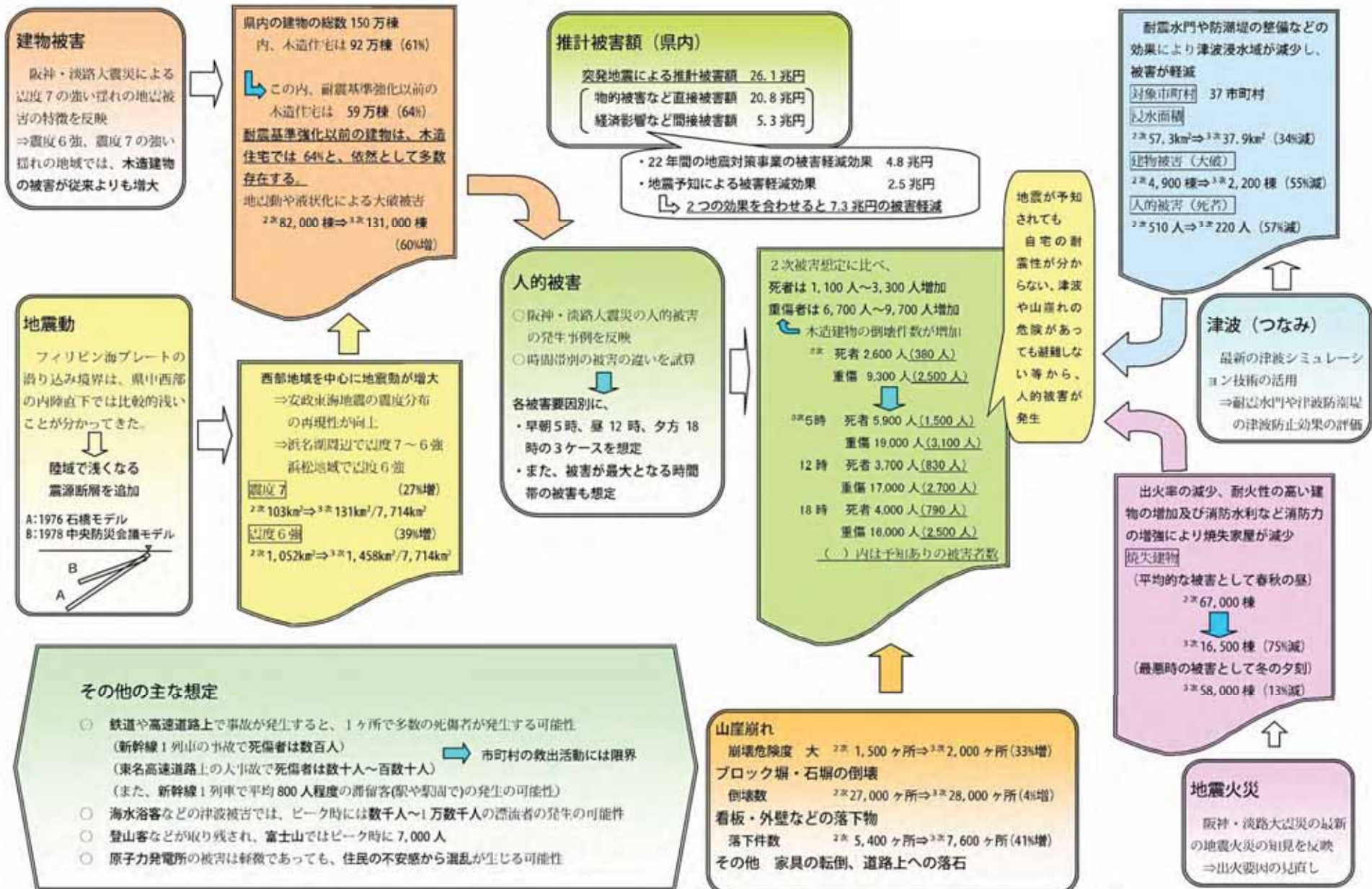
第1波: 東海地震発生後の±5cmの水位変動



想定東海地震の津波高分布図(T.P.+m)

(資料)「静岡県の東海地震対策(平成23年4月) 静岡県」より抜粋

第3次地震被害想定結果の概要



注：被害想定数字は四捨五入した概数で表示

(資料)「第3次地震被害想定結果(平成13年5月)静岡県」より抜粋

(2) 南海トラフ巨大地震発生への対策

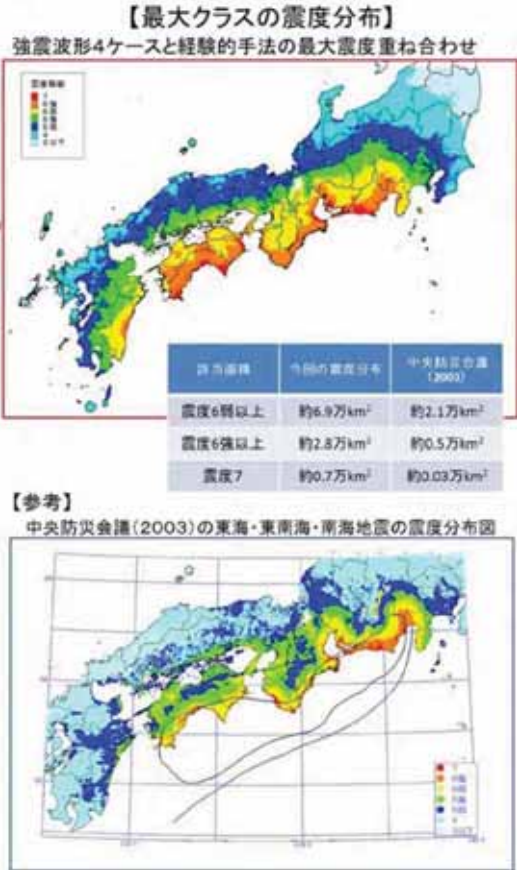
■「あらゆる可能性を考慮した最大クラスの地震・津波」への対応

- ・これまで政府は、南海トラフ沿いでの発生が想定される東海地震及び東南海・南海地震については、地震発生の切迫性等の違いから、「東海地震対策大綱(H15.5中央防災会議決定)」、「東南海・南海地震対策大綱(H15.12同決定)等の諸計画を策定し、それぞれ個別に対策を進めてきた。
- ・昨今、東海地震が発生していない現状を鑑み、また最新の科学的な知見を踏まえ、南海トラフ沿いで東海、東南海、南海地震が同時発生することを想定した対策の必要性が高まってきた。
- ・H23年3月に発生した東北地方太平洋沖地震を受け、南海トラフ巨大地震対策の検討にあたっては、あらゆる可能性を考慮した最大クラスの地震・津波を想定することが必要となった。内閣府にH23年8月に設置された「南海トラフの巨大地震モデル検討会」において検討が進められ、H24年3月に震度分布・津波高(50メッシュ)の推計結果が公表された。また、「南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ(H24年3月設置)」において、当面取り組むべき南海トラフの巨大地震対策等を取りまとめた中間報告がH24年7月に公表された。
- ・直近では、H24年8月29日に、モデル検討会において10メッシュによる津波高及び浸水域等の推計結果(第二次報告)が、また対策検討WGにおいて、直接的被害による被害想定(第一次報告)が、それぞれ公表されたところである。
- ・引き続き、両組織において、地震モデルや地震対策について検討が進められ、H24年冬頃に、予防対策や応急対策、復旧・復興対策を含めた南海トラフ巨大地震対策の全体像が策定される予定である。

南海トラフ巨大地震に係る検討スケジュール

| | 南海トラフの巨大地震モデル検討会 (内閣府) | 南海トラフ巨大地震対策検討WG (中央防災会議) |
|------------|--|---|
| H23.8 | ○検討会設置 | |
| H23.12 | ○検討会中間とりまとめ(案)公表 南海トラフの巨大地震の想定震源域・ 想定津波波源域の設定の考え方等 | |
| H24.3 | ○南海トラフの巨大地震による最大クラスの震度分布・津波高(50mメッシュ)の推計結果公表[3/31] | ○WG設置決定 (3月7日 防災対策推進検討会議) |
| H24.7 | | ○WG中間報告(当面取り組むべき対策等のとりまとめ)公表[7/19] |
| H24.8 | ○南海トラフの巨大地震による最大クラスの津波高(10mメッシュ)・浸水域等の推計結果公表[8/29] | ○被害想定(建物・人的被害等の直接的被害)の推計結果(第一次報告)公表[8/29] |
| H24.秋頃(予定) | 長周期地震動等については、引き続き検討 | ・経済被害等を含めた被害想定(第二次報告)公表予定 |
| H24.冬頃(予定) | | ・南海トラフの巨大地震対策の全体像とりまとめ予定 |

(資料)内閣府防災情報HP-南海トラフの巨大地震に関する津波高、浸水域、被害想定(第一次報告)の公表について(H24.8.29)- より作成



南海トラフ巨大地震対策について 中間報告 概要

中間報告の位置づけ

平成24年7月19日

- 南海トラフ巨大地震は、超広域にわたる巨大な津波、強い揺れを伴い、西日本を中心に甚大な人的・物的被害を生じさせ、国難ともいえる巨大災害となる
- 中間報告は、3月に公表された南海トラフ巨大地震による最大クラスの地震・津波の想定に対して不安感を募らせている地域の声を受けて、特に津波対策を中心として当面取り組むべき対策をとりまとめるとともに、今後重点的に検討すべき課題について整理したもの
- 今後、「南海トラフの巨大地震モデル検討会」による検討結果を受けて、被害想定を行い、予防、応急、復旧・復興対策を含めた南海トラフ巨大地震対策の全体像を最終報告としてとりまとめ

当面取り組むべき対策

(参考) レベル1の津波：海岸管理者が設定する、発生頻度は比較的高く、津波高は低いものの大きな被害をもたらす津波
レベル2の津波：発生頻度は極めて低いものの、発生すれば甚大な被害をもたらす最大クラスの津波

津波に強い地域構造の構築

- 海岸堤防等の整備：レベル1の津波を基本として整備
- 津波対策を特に講ずべき施設（行政関連施設、学校、社会福祉施設、医療施設等）の耐浪化、配置の見直し等
：レベル2の津波により重大な被害が発生することを回避
- 災害リスクに対応した土地利用計画の策定・推進
- 津波対策基盤の強化に関する仕組みの確立：レベル1・2の津波に適切な対応ができるよう、国が地方公共団体に必要な支援を行う仕組みについて検討

安全で確実な避難の確保

- ハザードマップ等の整備促進
- 津波避難計画の策定促進
- 安全な避難空間の確保：レベル2の津波に対して、避難場所・避難施設、避難路・避難階段等の整備推進、津波避難ビル等の整備推進
※整備が完了するまでの暫定的な措置として、最低でも比較的発生頻度が高い津波に対応するように少しでも高い避難場所等を確保
- 確実な避難行動の確保：津波避難対策検討WGの報告による

地域の特性に応じた
総合的な津波対策の推進

- リアス式海岸部の地域：一定の海岸堤防等の整備を図りつつ、高台における避難地整備、避難路・避難階段等の整備、行政関連施設や学校、社会福祉施設等の施設の高台移転・高層化
- 平野部の地域：盛土構造の道路等を活用した非浸水地域の確保、直線的な避難路整備、行政関連施設や避難所の移転・高層化、既存建物の津波避難ビル指定、社会福祉施設等の移転・土地の嵩上げ、例外的な車避難

津波対策推進のための条件・環境整備

防災意識向上、防災訓練強化、人材育成、調査研究推進、観測体制強化、情報伝達手段の多重化・多様化

広範囲の強い地震動への対応

耐震診断・耐震改修等、重要なインフラ・ライフラインの整備・耐震化等、長周期地震動対策、液状化対策

対策推進のための仕組み・体制の整備

- 【推進組織】官民の連携強化のための「南海トラフ巨大地震対策協議会」の活用
- 【計画の作成】「南海トラフ巨大地震対策大綱（仮称）」、「南海トラフ巨大地震の地震防災戦略（仮称）」、「南海トラフ巨大地震応急対策活動要領」等の新規策定
- 【支援措置等】全国防災対策費、緊急防災・減災事業の仕組みは対策を推進するために有効な制度であるため、制度を継続できるよう、財源の確保が必要
- 【法的枠組み等】南海トラフ巨大地震対策に関する法的枠組みについて、特別法の制定に向け具体的に検討することが必要

最終報告に向けて引き続き検討すべき主な事項

- 「当面取り組むべき対策」の事項を含めて、さらに検討を深化させていくとともに、被害想定等を踏まえつつ、特に以下の事項について、具体的に検討
- 災害応急活動体制の整備
 - 防災拠点の整備
 - 企業防災力の向上
 - 復旧・復興対策の在り方

2. 3 上位・関連計画及び港湾行政の動向

(1) 上位・関連計画

①中部圏広域地方計画：国土交通省 中部地方整備局 中部運輸局

【中部圏広域地方計画：平成21年8月4日策定】

ーものづくりと環境貢献で日本のロータリーとして世界のまんなかへー

◆戦略目標

- 世界のものづくりの中心地としての産業競争力の強化
- 持続可能な環境共生社会を実現する環境先進圏の形成
- 中部圏の資源を活かした国内外の多様な交流の拡大(国際港湾の機能強化)
- 誰もが生き生きとして暮らせる地域社会の実現
- 安全・安心で災害にも強い地域づくり
- ◆北陸圏との連携プロジェクト

○まると北陸・中部観光魅力増進プロジェクト：海外でも著名な観光地等を活かした外国人観光客の誘致

○広域物流ネットワーク(日本海～太平洋)構築プロジェクト：太平洋側と日本海側が一体となった広域物流ネットワーク

○広域防災・災害応援ネットワークプロジェクト：両圏域一体の地域防災力強化

【中部ブロックの社会資本の重点整備方針：平成21年8月4日策定】

ー平成24年までに取り組む社会資本整備を着実に進めていくため、スピード感ある集中投資を図る「選択と集中」により効率的かつ効果的な事業を促進ー

◆重点戦略・重点目標

- スピード感ある集中投資を図る「選択と集中」により効率的かつ効果的な事業を推進
- 平成24年度までに取り組むべき5つの重点戦略と17の重点目標を設定
- ・ものづくりをはじめ国際的に強い産業競争力のある地域づくり
- ・災害に強い安全で安心な地域づくり
- ・地域資源を活かし自然と共生する環境先進地域の形成
- ・魅力あふれる賑わいと活気ある地域づくり
- ・誰もが活き活きと快適に暮らせ愛着が持てる地域づくり

【新まんなかビジョン：平成21年7月23日策定】

ー社会資本分野においては、今後10年～20年後を見据え、「まんなかで日本をリードする中部」の形成を目指すー

◆5つの目指すべき地域づくりの方向

- ・交流が活発な中部【交流連携】
- ・活力ある中部【強い産業競争力】
- ・自然と共生する中部【環境景観】
- ・愛着が持てる中部【暮らし】
- ・災害に強い中部【安全安心】

【駿河湾港の役割】

- 外内貿物流機能の拡充・強化による産業競争力の強化への貢献
- 大型旅客船受入体制の充実や伊豆半島観光へのアクセス向上による外国人観光客の誘致への貢献
- 防災機能の強化による広域防災・災害応援ネットワークへの支援

②静岡県総合計画：平成23年2月

「富国有徳の理想郷“ふじのくに”のグランドデザイン」

◆基本理念：富国有徳の理想郷“ふじのくに”づくり

“ふじのくに”の徳のある人材の育成 “ふじのくに”の豊かさの実現 “ふじのくに”の自立の実現

◆目指す姿

「県民幸福度」の最大化を目標とした、「住んでよし 訪れてよし」「生んでよし 育ててよし」「学んでよし 働いてよし」の理想郷

◆取組の視点

- ・静岡県が持つ「場力」の最大限の活用
- ・世界、アジア、日本国内各地との交流拡大
- ・イノベーション(新結合)による新たな価値の創造
- ・現場主義に基づく発想と実践

◆計画期間：H22年度から概ね10年間

◆基本計画：最初の4年間(H22～25年度)

・「命」を守る危機管理

【危機管理・災害対策】

・「有徳の人」づくり【教育】

・「憧れ」を呼ぶ“ふじのくに”づくり

【文科・観光】

・一流の「ものづくり」と「ものづくり」の創造【経済産業】

・「和」を尊重する暮らしの形成

【くらし・環境】

・「安心」の健康福祉の実現

【健康福祉】

・ヒト、モノ、地域を結ぶ「基盤」づくり

【交通基盤】

・「安全」な生活と交通の確保

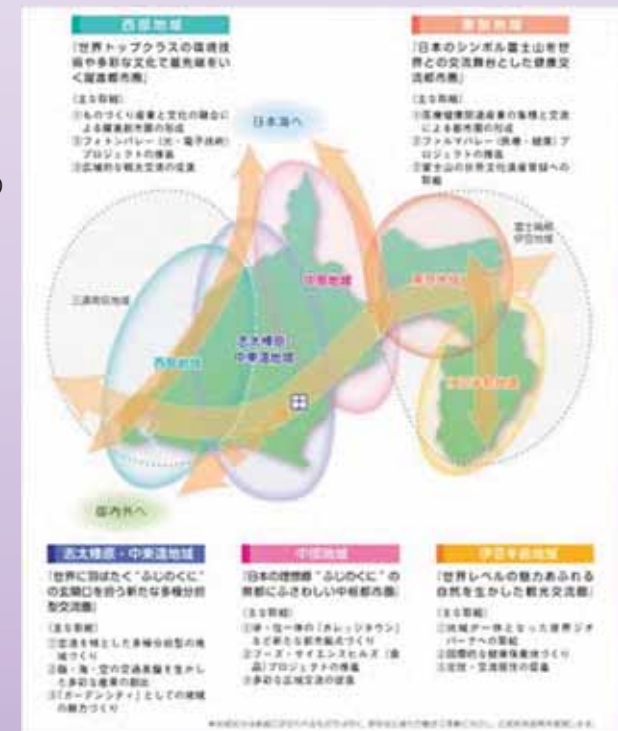
【防犯・警察】

・地域主権を拓く「行政経営」

【経営管理・企画広報】

・「安全」な生活と交通の確保

【防犯・警察】



【駿河湾港の役割】

- 外内貿物流機能の拡充・強化による産業競争力の強化への貢献
- 海の玄関機能や湾内海上交通ネットワークの強化による世界、アジア、国内との交流拡大への貢献
- 防災機能の強化による「命」守る危機管理への支援

③ふじのくに戦略物流ビジョン：平成24年3月

◆計画期間：2012～2019年（短期：2014まで／中長期：2015年以降）

◆基本テーマ：生産から消費までのモノの流れの視点による新産業の創出と地域経済の活性化

◆戦略

戦略1：地域の活力を高め、豊かな暮らしを支える物流システムの構築

1. 東海地震など災害に強い物流機能の確保
2. 地域を支える効果的な物流システムの構築
3. 生活環境と物流機能が調和したまちづくり
4. 内陸における物流機能を活かした新たな地域づくり

戦略2：特色ある本県産業の発展を促進する物流機能の強化

1. 農林水産物を活かした産業を支える物流機能の強化
2. ものづくり産業の高付加価値化を支える物流機能の強化
3. 次代を拓く物流産業の育成

戦略3：陸・海・空の交通ネットワークの活用促進

1. 陸・海・空の交通ネットワークの一層の充実
 - ①陸上ネットワークの整備
 - ②駿河湾港の機能の拡充〔港湾BCPの策定／清水港新興津国際海上CTの整備他〕
 - ③富士山静岡空港の物流機能の拡充
2. 国際物流の促進
 - ①駿河湾港の利活用促進〔インセンティブ実施／輸出入コンテナの不均衡の解消他〕
 - ②富士山静岡空港の利活用促進
3. 広域物流の促進
 - ①新たな広域物流拠点の立地促進
 - ②駿河湾港、富士山静岡空港、鉄道の利活用促進〔RORO船航路の利活用促進〕
 - ③首都圏等の災害代替機能（リダンダンシー）を果たす広域物流システムの構築

戦略4：環境と調和した物流の促進

1. 環境負荷の低減に資する物流の促進
 - ①効率的な物流による低炭素化の促進〔モーダルシフトの促進他〕
 - ②新エネルギーを活用した物流の促進
2. 循環型社会の形成をサポートする静脈物流の促進
 - ①静脈物流ネットワークの形成促進
 - ②資源循環を促す効率的な静脈物流の促進

※上記戦略の〔 〕内に駿河湾港に関わる取組を記載した

【駿河湾港の役割】

○港湾機能の拡充と国際物流・広域物流における駿河湾港の利用促進を通じた「陸・海・空の交通基盤を活かした物流立国“ふじのくに”」の形成への貢献

戦略物流の体系



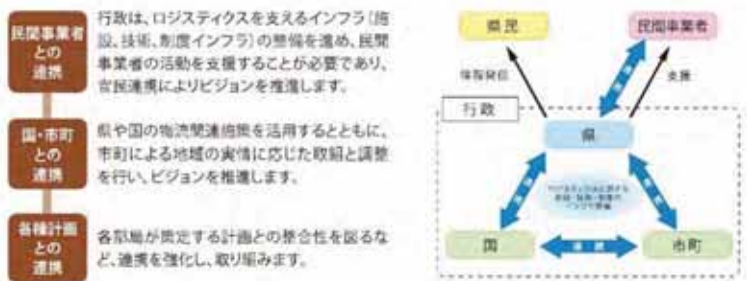
静岡県のロジスティクス

■静岡県では、物流をロジスティクス(物流=ロジスティクス)と考えています。

■物流の対象範囲は、運輸業や倉庫業等の物流産業だけではなく、製造業、農林水産業、卸売業、小売業等における産品・製品の輸送・保管・流通加工・包装・荷役・受発注・情報といった機能を担う部門とします。



官民連携によるビジョンの推進



④静岡市第2次総合計画：平成22年3月 - 世界に輝く『静岡』の創造 -

◆計画期間：2010～2014年

◆ 戦略

○活発交流の範囲の拡大：活発な交流の範囲を世界に向けて拡大していき、世界の中での存在感を示す

○価値創造の水準の向上：豊かな自然、長い歴史とそれらに培われた文科や産業をみがき上げ、世界に通じる『静岡』ブランドを構築し、広く国内外に発信

現況

都市機能の拡散・中心市街地の活力低下
環境負荷の高まり・高齢社会の到来

○自立都市の基盤の
確立：一体化した新
たな『静岡』の飛躍を
目指し、世界とつな
がる「地方政府」の確立
に向けた基盤を確立



【駿河湾港(清水港)の役割】

○外貿物流機能や大型旅客船受入機能の拡充・強化による、世界に向けた経済的・人的交流範囲の拡大への貢献

○交流拠点の充実による、「港まち文化を活かした国際交流拠点」の形成への貢献

⑤第五次富士市総合計画（2011～2020）

◆めざす都市像

“富士山のふもと しあわせを実感できるまち ふじ”

◆土地利用の基本方針

○環境との共生を目指した土地利用

- ・富士・愛鷹山麓地域をはじめとする自然環境との共生
- ・自動車に依存した都市構造の見直し

○安全・安心を重視した土地利用

- ・災害に強いまちづくり ・防犯に配慮した土地利用

○快適な暮らしを実現する土地利用

- ・地域の魅力を活かした土地利用 ・ひとにやさしい「歩いて暮らせる」まちづくり

○まちの活力を生み出す土地利用

- ・重要な東西交通路上に位置する優位性等の利活用

- ・中心部への高次都市機能



【駿河湾港(田子の浦港)の役割】

○物流機能の拡充・強化による、地域産業の競争力強化への貢献

○新規産業の誘致への貢献

○防災機能の強化による、「災害に強いまちづくり」への貢献

⑥第1次御前崎市総合計画：平成18年3月策定
－海と緑と笑顔が きらり輝く 御前崎－

◆計画期間：平成18年～平成27年

◆基本理念
自立と市民協働

◆まちづくりの目標



◆土地利用概念図



⑦第1次牧之原市総合計画：平成18年10月策定

◆計画期間：平成19年～平成27年

◆基本理念
幸福実現都市 ふらあい ビタミン あいのまち －うみ・そら・みどりと共に生きる－

◆基本構想の体系

みんなが主役
想いが実現するまち

- 1 地域の力を発揮するコミュニティづくり
- 2 ボランティアやNPOなどみんなが活躍するまちづくり
- 3 市民の力を活かす仕組みづくり
- 4 効率的・効果的な行財政の運営

支えあい学びあう
幸せのまち

- 1 心豊かに充実して暮らせるまちづくり
- 2 生涯安心のまちづくり
- 3 文化を高め知恵を活かして学びあうまちづくり

知恵や技術を活かした
活力あるまち

- 1 地域産業を活性化するまちづくり
- 2 活力ある次世代産業を創造するまちづくり
- 3 まちのイメージを高め魅力的な交流を図るまちづくり

うみ・そら・みどりと
共生するまち

- 1 自然と共生するまちづくり
- 2 みんなで築く安全・安心なまちづくり
- 3 うみ・そら・みどりを活かした魅力的なまちづくり
- 4 暮らしを豊かにする生活基盤づくり

【駿河湾港(御前崎港)の役割】

- 外貿物流機能や大型旅客船受入体制の拡充・強化による、国際交流ゾーンとしての地域振興への貢献
- 外内貿物流機能の拡充・強化による、地域産業の競争力強化や新規産業の誘致への貢献
- 防災機能の強化による、安全・安心なまちづくりへの貢献

(2) 港湾行政の動き

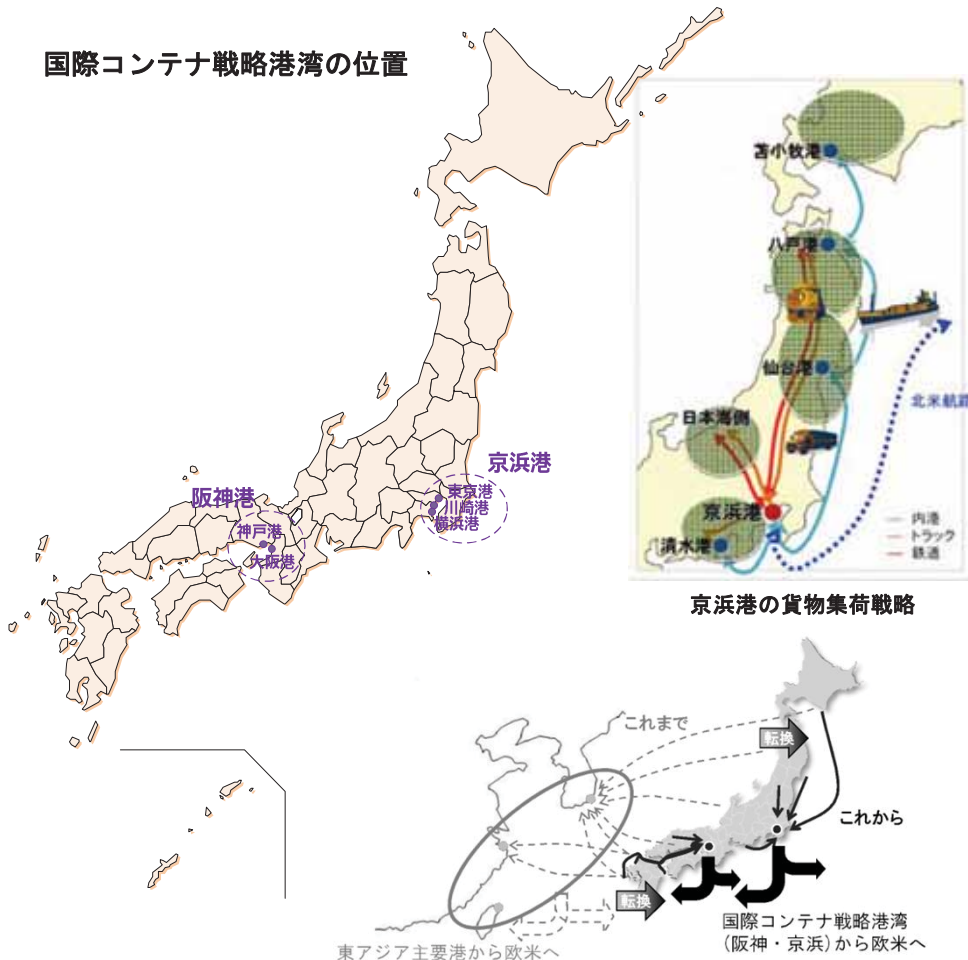
■ 国際コンテナ戦略港湾政策（平成22年8月6日選定）

- ・「新成長戦略（元気な日本）復活のシナリオ」（2010年6月18日閣議決定）の実現、アジアと北米・欧州等を結ぶ基幹航路の日本への寄港の維持・拡大、さらなる「選択」と「集中」を進め我が国港湾の国際競争力強化を図るため、「京浜港」と「阪神港」が国際コンテナ戦略港湾に選定された。
- ・京浜港は静岡県を集荷エリアに取り込み、北米などの基幹航路貨物の集約を図る狙いがある。

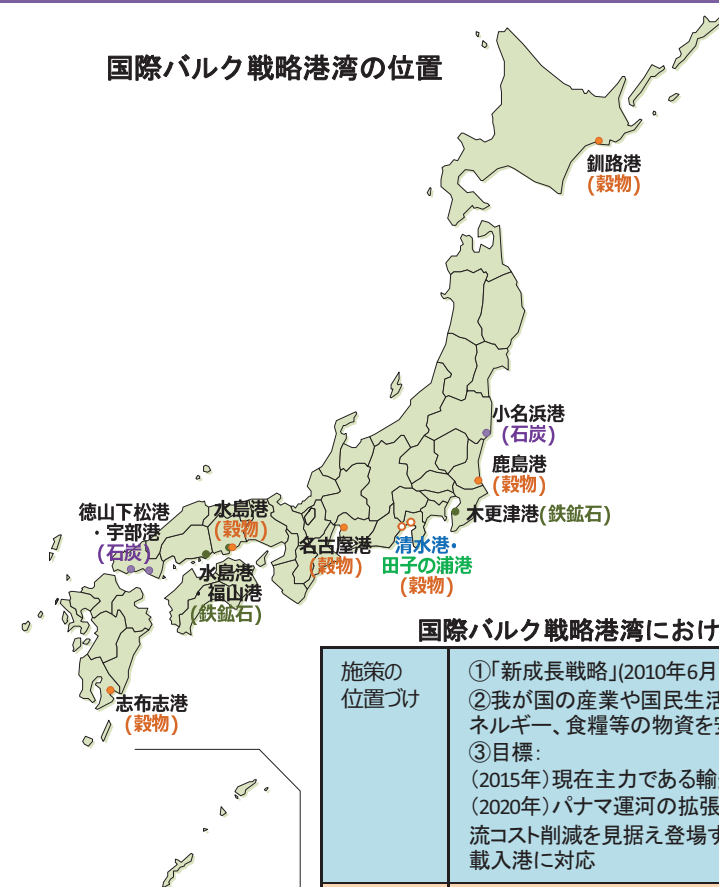
■ 国際バルク戦略港湾政策（平成23年5月31日選定）

- ・国際バルク戦略港湾は、「大型船舶の活用により、対象品目を取り扱うアジアの主要港湾と比べて遜色のない物流コスト・サービスを実現し、それにより我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源、エネルギー、食糧等の物資を安定的かつ安価に供給すること」を目的とし、国際バルク貨物輸送における我が国産業の国際競争力を支援し、我が国での産業の立地と雇用の確保を目指すものである。
- ・この中で、「清水港」と「田子の浦港」は、穀物輸送においてファーストポートの名古屋港と連携しつつ、次世代大型船への対応を図ることとされた。

国際コンテナ戦略港湾の位置



国際バルク戦略港湾の位置



■リサイクルポート事業（港湾を核とした総合的な静脈物流システムの構築に向けた取組）

- ・国土交通省港湾局では、我が国の循環型社会の実現を図るため、静脈物流の拠点となる港湾において、物流コストの低減や環境負荷の削減、臨海部産業の活性化等を目的とした静脈物流ネットワークの構築に向けた取り組みを進めている。
- ・循環資源の全国規模での広域流動を担う海上静脈物流ネットワークの拠点として、循環資源を取り扱う岸壁や循環資源取扱支援施設、民間リサイクル施設等から成る「リサイクルポート（総合静脈物流拠点）」を指定しており、平成23年1月までに全国22港が指定されている。
- ・平成14年5月にリサイクルポートの第1次指定を受けた北九州港は、全国に先駆けてエコタウン事業の承認を受け、響灘地区を中心に各種リサイクル産業が集積し、全国で最大規模の総合的リサイクル拠点を形成している。
- ・循環資源の荷役に対応した公共岸壁（水深5.5m、延長100m）が整備され、近接する北九州エコタウンや廃棄物海面処分場等と連携し、循環資源の受入やリサイクル、残渣処分に一貫した対応が可能である。



（出典）国土交通省港湾Webサイト リサイクルポート
「リサイクルポート22港位置図」

リサイクルポート指定港（22港）配置図



北九州リサイクルポート（響灘地区）全景

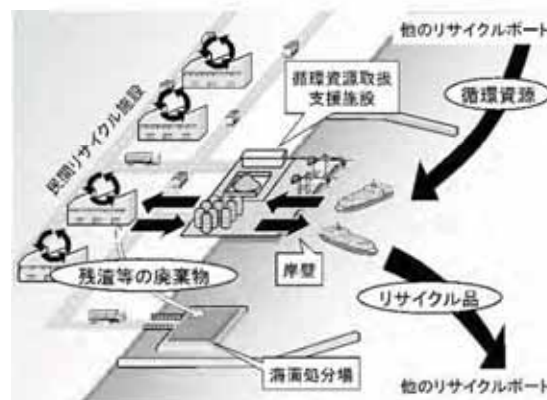


循環資源対応の公共岸壁（水深5.5m）



北九州リサイクルポートで受入可能な循環貨資源

| | |
|-----------------------|---|
| 北九州エコタウンでリサイクル可能な循環資源 | 建設混合廃棄物、廃自動車、廃家電、シュレッダーダスト、廃パチンコ台、廃蛍光灯、廃医療器具、廃ペットボトル、空缶、古紙、食品廃棄物 など |
| 海上輸送可能な循環資源 | 燃え殻、汚泥、廃油、廃酸、廃アルカリ、廃プラスチック類、ゴムくず、金属くず、ガラスくず、コンクリートくず、鋳さい、陶磁器くず など |
| バラでの取扱が可能で、直置きや保管も可能 | |



リサイクルポートのイメージ

（３）港湾法の改正

- ・「選択と集中」と「港湾運営の民営化」を柱とする港湾法の改正法案が平成23年2月に閣議決定され、平成23年3月31日に「港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律」が公布された。
- ・①港湾の種類の見直し関係、②基本方針関係、③港湾運営会社関係の規定が、それぞれ、平成23年4月1日、同年9月15日、同年12月15日に分かれて施行されている。

[港湾の種類の見直し関係]

- ・特定重要港湾を廃止し、国際戦略港湾、国際拠点港湾を創設
- ・国際戦略港湾：我が国港湾の国際競争力強化のため、国際コンテナ戦略港湾（京浜港、阪神港）を「国際戦略港湾」として位置付け
- ・国際拠点港湾：現行特定重要港湾のうち国際戦略港湾を除く港湾を「国際拠点港湾」の名称へ改正

[基本方針関係]

- ・港湾計画において「大規模地震・津波対策施設計画」及び「港湾の管理・運営の効率化」(民営化の推進)について記載を規定

[港灣運宮会社関係]

- ・コンテナ埠頭等を一体的に運営する港湾運営会社の創設、及び港湾運営会社に対する無利子貸付制度の創設

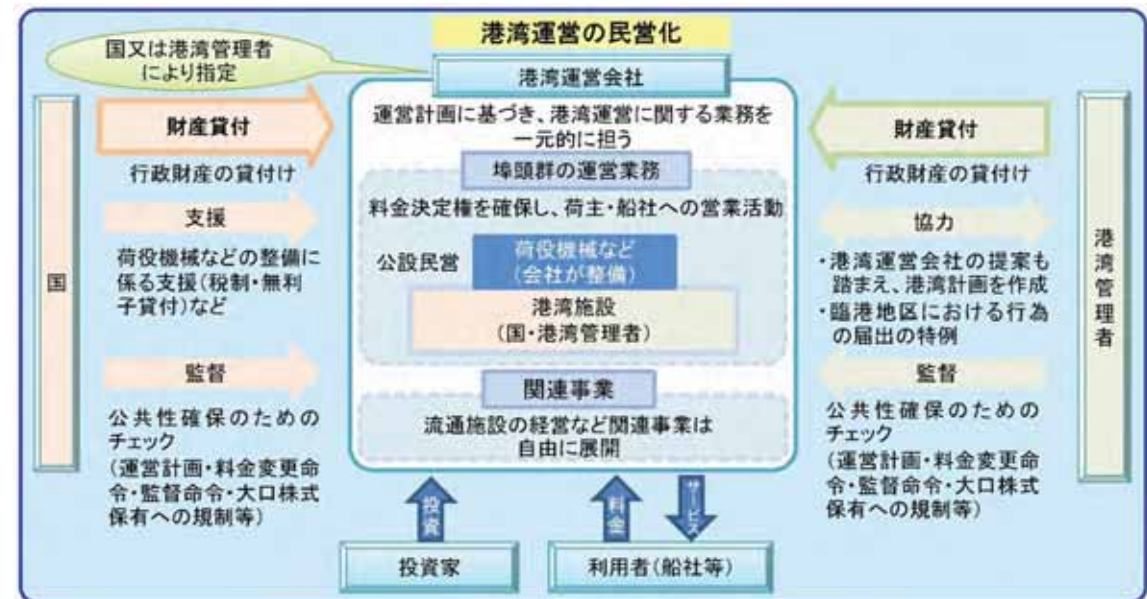


港湾の種類の見直し

【港灣法改正に伴う港灣運営の民営化の取組】

国際コンテナ戦略港湾等において、「民」の視点を取り込んだ港湾運営の効率化を推進する。

- ①港湾運営に関する業務を一元的に担う「港湾運営会社」を設立し、「民」の視点による港湾の一体運営を実施
- ②港湾運営会社に対して、国または港湾管理者から港湾施設の長期貸付を実施
- ③国際コンテナ戦略港湾等の港湾運営会社が取得した荷さばき施設等の上物施設に係る税制特例措置
- ④港湾運営会社が行う荷役機械等の整備に対する無利子貸付の実施



港灣運営民営化のイメージ

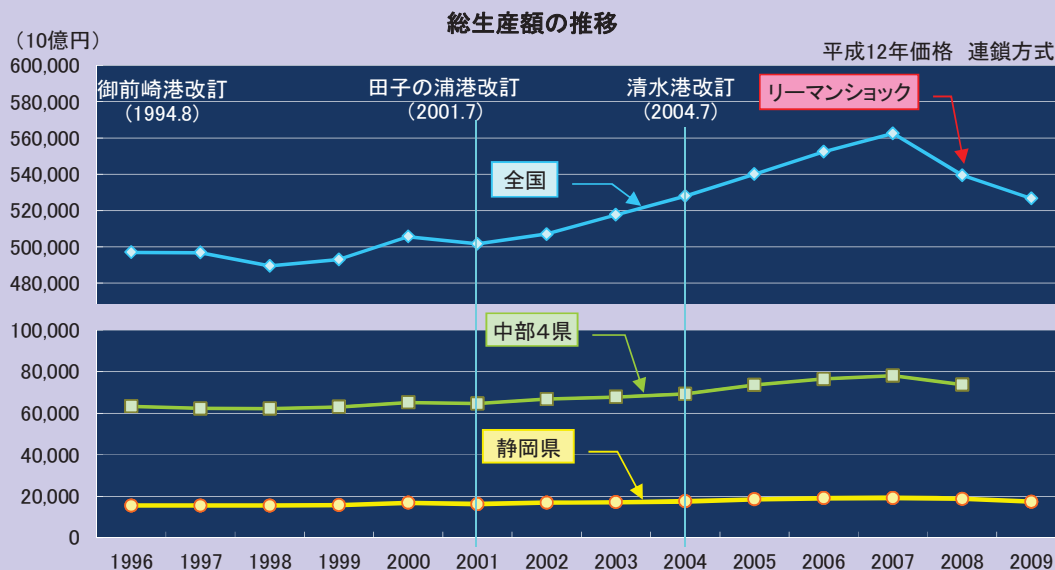
(2) 県内の経済動向

■総生産額

- ・我が国の経済成長は、バブル経済の崩壊以降、長期にわたって低迷を続けていたが、2000年代に入り構造改革等の効果もあって緩やかな回復基調にあった。しかし、平成20年に発生したリーマンショックに端を発した世界同時不況によって、再び減少に転じている。
- ・このような状況下、静岡県及び静岡県を含む中部4県においては、我が国経済を牽引する産業集積地として全国水準より高い経済成長を続けており、中部4県の対全国シェアは1996年の12.7%からには2008年の13.7%に拡大し、静岡県は3.1%から3.5%と微増している。

■経済成長率の長期予測

- ・内閣府の予測では、我が国の経済成長率は人口減少等の影響により、2010年代で0.7%、2020年代で0.4%と低成長が続くとされており、2030年の総生産額は610兆円で2008年から22年間の増加額は61兆円に過ぎない。
- ・静岡県の経済成長率は、全国よりわずかに上回るレベルで低成長になるものと予測されており、その大きな要因は人口減少である。2030年の県内総生産額は21.3兆円で2008年から22年間の増加額は2.6兆円である。



GDP及び県内総生産の推移

| [年度 平成12年価格 連鎖方式] | | (10億円、%) | | | | | | | |
|-------------------|-----|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
| | | H8 | H9 | H10 | H11 | H12 | H13 | H14 | H15 |
| 全国 | | 496,935 | 496,836 | 489,460 | 493,049 | 505,622 | 501,618 | 507,015 | 517,713 |
| 中部4県 | 静岡県 | 15,568 | 15,556 | 15,575 | 15,736 | 16,874 | 16,230 | 16,947 | 17,185 |
| | シェア | 3.1% | 3.1% | 3.2% | 3.2% | 3.3% | 3.2% | 3.3% | 3.3% |
| | 愛知県 | 33,324 | 32,451 | 32,342 | 32,831 | 33,293 | 33,620 | 34,706 | 35,083 |
| | 三重県 | 6,985 | 6,967 | 6,865 | 7,015 | 7,413 | 7,175 | 7,405 | 7,687 |
| | 岐阜県 | 7,475 | 7,327 | 7,463 | 7,481 | 7,606 | 7,639 | 7,743 | 7,866 |
| | 計 | 63,352 | 62,301 | 62,245 | 63,063 | 65,186 | 64,664 | 66,801 | 67,821 |
| | シェア | 12.7% | 12.5% | 12.7% | 12.8% | 12.9% | 12.9% | 13.2% | 13.1% |
| | | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 年平均伸び率 | |
| | | H16 | H17 | H18 | H19 | H20 | H21 | H12/H8 | H20/H12 |
| 全国 | | 527,980 | 540,025 | 552,471 | 562,535 | 539,484 | 526,735 | 0.4 | 0.8 |
| 中部4県 | 静岡県 | 17,612 | 18,564 | 19,134 | 19,180 | 18,738 | 17,366 | 2.0 | 1.3 |
| | シェア | 3.3% | 3.4% | 3.5% | 3.4% | 3.5% | 3.3% | | |
| | 愛知県 | 36,572 | 38,232 | 39,811 | 41,070 | 38,007 | | 0.0 | 1.7 |
| | 三重県 | 7,236 | 8,708 | 9,250 | 9,577 | 8,891 | | 1.5 | 2.3 |
| | 岐阜県 | 7,904 | 8,073 | 8,234 | 8,210 | 8,109 | | 0.4 | 0.8 |
| | 計 | 69,324 | 73,577 | 76,429 | 78,037 | 73,745 | | 0.7 | 1.6 |
| | シェア | 13.1% | 13.6% | 13.8% | 13.9% | 13.7% | | | |

資料: 全国は「国民経済計算年報」(内閣府統計局)。

愛知県、三重県、岐阜県は「県民経済計算年報」(内閣府統計局)

静岡県は「静岡県県民経済計算」

経済成長率の長期予測

| | 実質経済成長率 | | | 総生産額(実質、2000年価格) | | |
|------|---------|-------|------|------------------|---------|---------|
| | 実績 | 予測 | | 実績 | 予測 | |
| | | 00-08 | 10年代 | | 2008 | 2030 |
| 全国 | 0.80 | 0.70 | 0.40 | 539,484 | 586,587 | 610,477 |
| 静岡県 | 1.30 | 0.73 | 0.42 | 18,738 | 20,447 | 21,316 |
| 愛知県 | 1.70 | 0.98 | 0.56 | 38,007 | 42,726 | 45,180 |
| 三重県 | 2.30 | 0.73 | 0.42 | 8,891 | 9,702 | 10,114 |
| 岐阜県 | 0.80 | 0.71 | 0.41 | 8,109 | 8,828 | 9,193 |
| 中部4県 | 1.60 | 0.92 | 0.53 | 73,745 | 82,334 | 86,778 |

資料: 全国の予測は「世界経済の潮流2010年Ⅰ」(H22.5 内閣府)による。

県別の10年代予測は「都道府県別中期経済予測」(H21.4 (社)日本経済研究センター)による。県別の20年代予測は全国の10年代から20年代の鈍化率を各県に乗じて設定した。

(3) 県内の人口動向

■人口

- ・我が国の人口は、2010年に1億2千8百万人を記録したが、今後は減少に転じ、15年後の2025年までに880万人減、25年後の2035年までに1,740万人減と予測されている。
- ・静岡県の人口は2005年から2010年ですでに減少しており、377万人となっている。今後は、さらに減少を続け、15年後の2025年までに25万人減、25年後の2035年までに52万人の減少が予測されている。

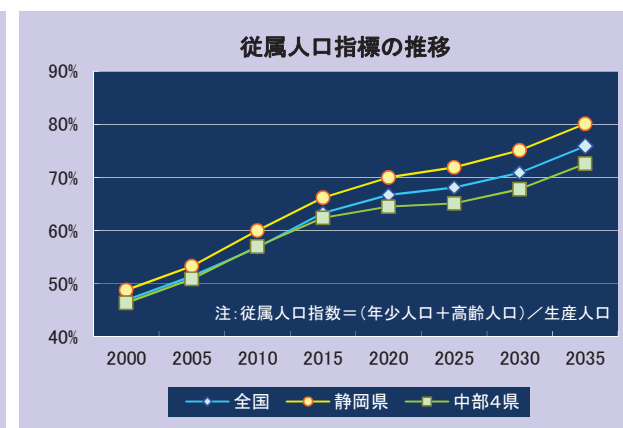
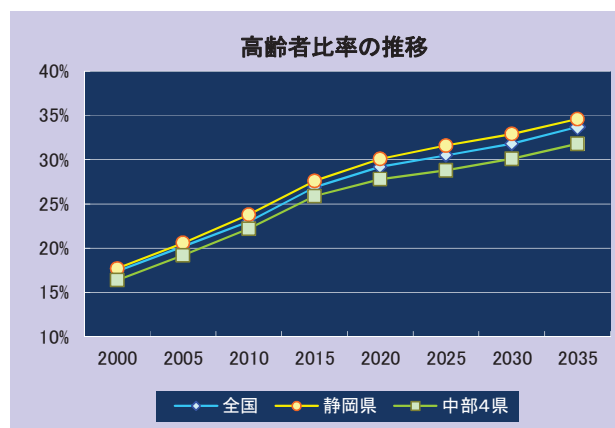
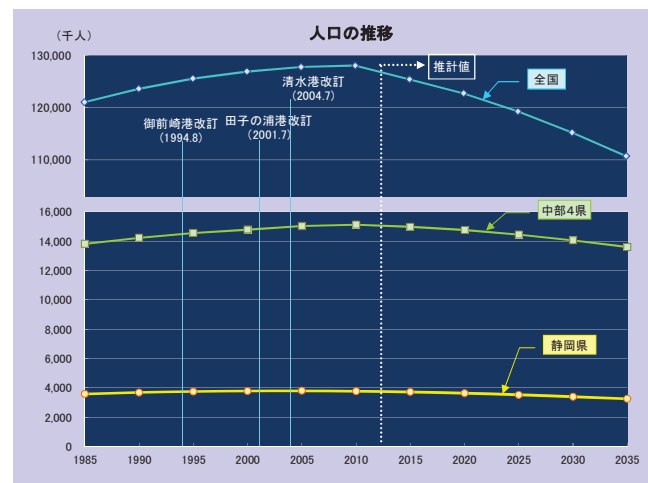
■人口構成

- ・我が国は、少子高齢化時代に突入しており、2010年の高齢者比率は23%に達している。今後は、さらに高齢化が進展し、2025年には30%を越え、2035年に33.7% (3人に1人が65歳以上) と予測されている。
- ・静岡県は全国を上回るペースで高齢化が進んでおり、2010年には23.8%となっている。今後も全国を上回って推移し、2025年には31.6%、2035年には34.6%と予測されている。
- ・従属人口指数をみると、2010年で全国が56.8%、中部4県平均が57.0%であるのに対し、静岡県は60.0%に達している。今後は、生産年齢人口の減少及び高齢者の増加により指数の増加が確実であり、2035年には全国が75.9%、中部4県平均が72.6%、静岡県は80.1%と予測されている。

人口の推移と将来予測

| | 実数(千人) | | | | | | 推計値(千人) | | | | | 年平均伸び率(%) | | |
|----------|-------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------------|------------------|------------------|
| | 1985 S60 | 1990 H2 | 1995 H7 | 2000 H12 | 2005 H17 | 2010 H22 | 2015 H27 | 2020 H32 | 2025 H37 | 2030 H42 | 2035 H47 | 10/00 H22/H12 | 25/10 H37/H22 | 35/25 H47/H37 |
| 全国 | 121,049 | 123,611 | 125,570 | 126,926 | 127,768 | 128,057 | 125,430 | 122,735 | 119,270 | 115,224 | 110,679 | 0.09 | ▲ 0.47 | ▲ 0.74 |
| 中部 4県 | 静岡県 | 3,575 | 3,671 | 3,738 | 3,767 | 3,792 | 3,712 | 3,623 | 3,511 | 3,384 | 3,242 | ▲ 0.01 | ▲ 0.46 | ▲ 0.79 |
| | シェア | 3.0% | 3.0% | 3.0% | 3.0% | 3.0% | 2.9% | 3.0% | 2.9% | 2.9% | 2.9% | | | |
| | 愛知県 | 6,452 | 6,691 | 6,868 | 7,043 | 7,255 | 7,411 | 7,392 | 7,359 | 7,276 | 7,152 | 0.51 | ▲ 0.12 | ▲ 0.40 |
| | 三重県 | 1,747 | 1,793 | 1,841 | 1,857 | 1,867 | 1,823 | 1,779 | 1,725 | 1,666 | 1,600 | ▲ 0.01 | ▲ 0.48 | ▲ 0.75 |
| | 岐阜県 | 2,029 | 2,067 | 2,100 | 2,108 | 2,107 | 2,041 | 1,984 | 1,917 | 1,842 | 1,761 | ▲ 0.13 | ▲ 0.54 | ▲ 0.85 |
| | 計 | 13,803 | 14,222 | 14,547 | 14,775 | 15,021 | 14,968 | 14,745 | 14,429 | 14,044 | 13,594 | 0.23 | ▲ 0.31 | ▲ 0.59 |
| | シェア | 11.4% | 11.5% | 11.6% | 11.6% | 11.8% | 11.9% | 12.0% | 12.1% | 12.2% | 12.3% | | | |

資料:実数は「国勢調査」、推計は「日本の都道府県別将来推計人口 H19.5推計(国立社会保障・人口問題研究所)」による出生及び死亡中位の推計値



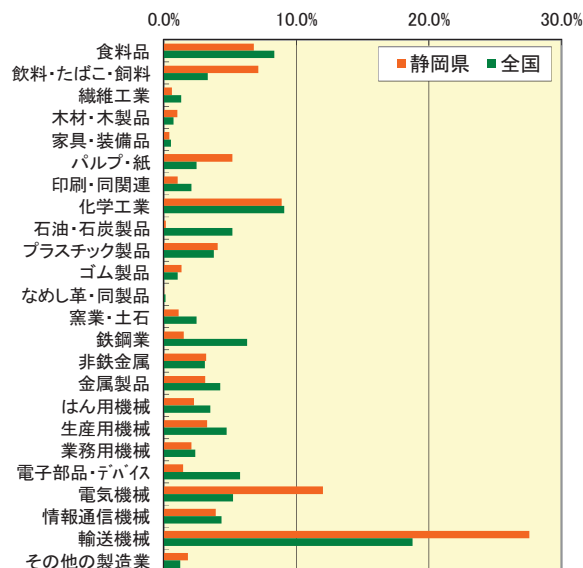
3. 2 静岡県の産業動向

(1) 製造業の特性

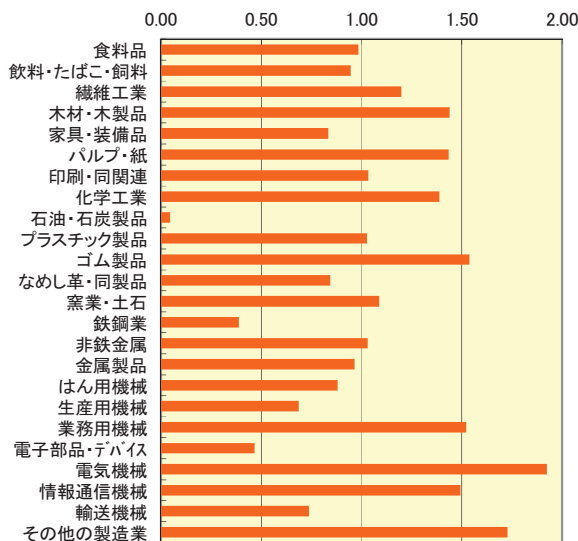
■ 製造品出荷額・付加価値額

- ・静岡県の製造品出荷額等の業種別構成比をみると、“輸送機械製造業”が突出して高く27.6%を占めている。
- ・事業所規模(事業所あたりの製造品出荷額等)をみると、全国平均比を上回る業種は24業種中13業種あり、1.5倍以上の業種が4業種ある。
- ・付加価値比率(製造品出荷額等に対する付加価値額の比率)の対全国平均比は、ほとんどの業種で全国平均比を上回っている。
- ・静岡県の製造品出荷額等の全国順位は、平成12年時点では第5位であったが、平成22年には第3位へ上昇している。上位10県に愛知県、静岡県、三重県が入っており、中部地域は全国屈指のものづくりエリアと言える。
- ・付加価値額の全国順位は平成12年の第5位から平成22年には第2位となっており、製造品出荷額等と同様、順位は上昇している。

製造品出荷額等の業種別構成比(H22年)

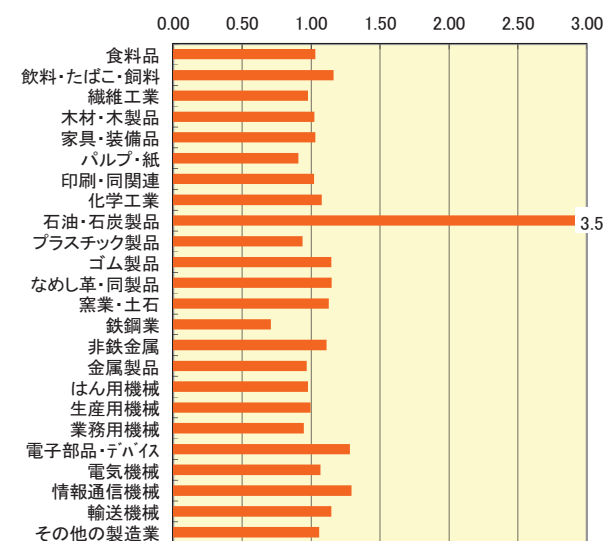


静岡県製造業 事業所規模の対全国比(H22年)



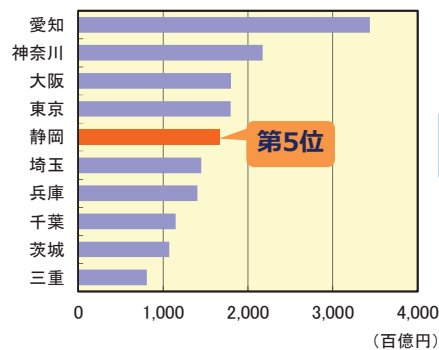
※事業所規模＝1事業所あたりの製造品出荷額等

静岡県製造業 付加価値比率の対全国比(H22年)

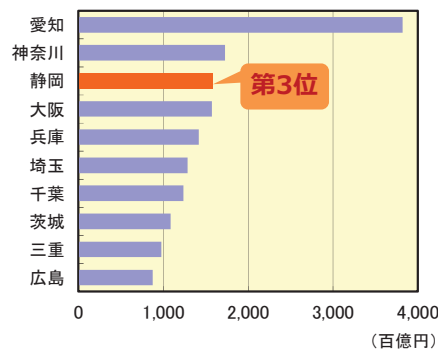


※付加価値比率＝製造品出荷額等に対する付加価値額の比率

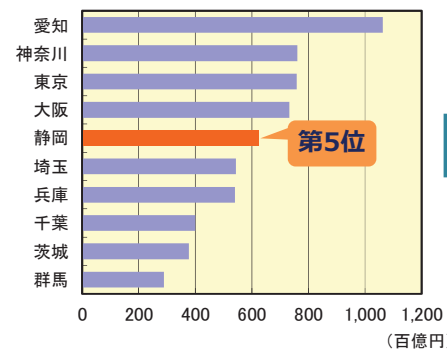
製造品出荷額等の上位10県(H12)



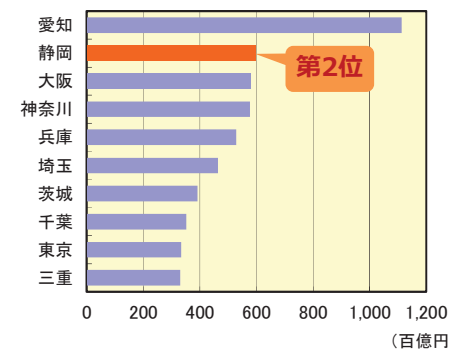
製造品出荷額等の上位10県(H22)



付加価値額の上位10県(H12)



付加価値額の上位10県(H22)

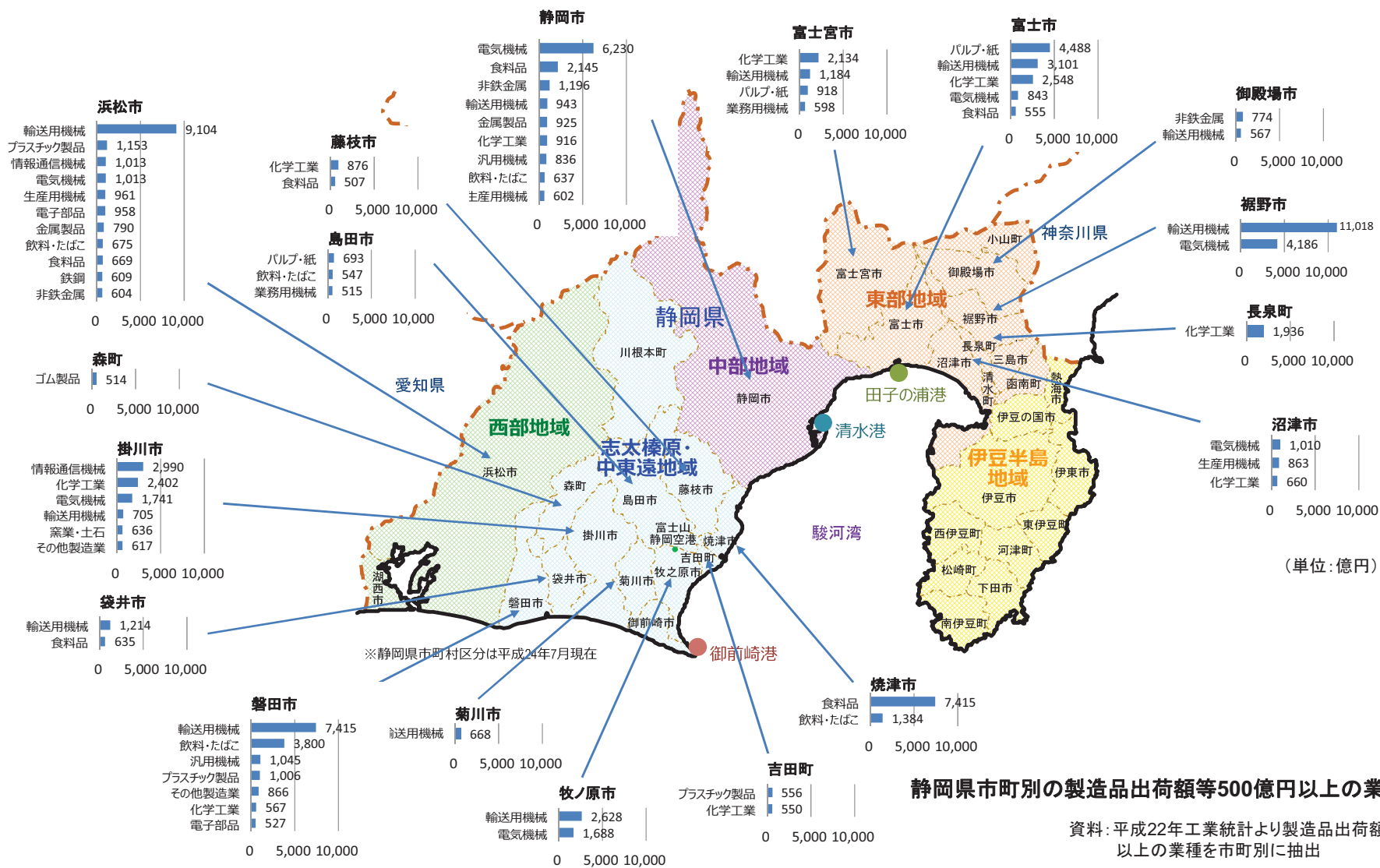


■静岡県の工業立地状況

- ・静岡県内市町の工業立地について、製造品出荷額等500億円以上の業種を抽出すると、浜松市や静岡市、磐田市、掛川市など県中部から西部地域の市町が多く、業種の集積や規模から“西高東低”の構造にある。
- ・東部地域は、上位の業種が化学工業やパルプ・紙、非鉄金属など、基礎素材型のウエイトが高い。伊豆半島地域には500億円以上の業種がない。

■駿河湾港利用産業

- ・駿河湾港の背後は、我が国有数の工業集積地（H22年製造品出荷額等：全国第3位）であり、全国的、世界的に著名な大手企業が立地し、駿河湾港を利用している。



(2) 工場立地の動向

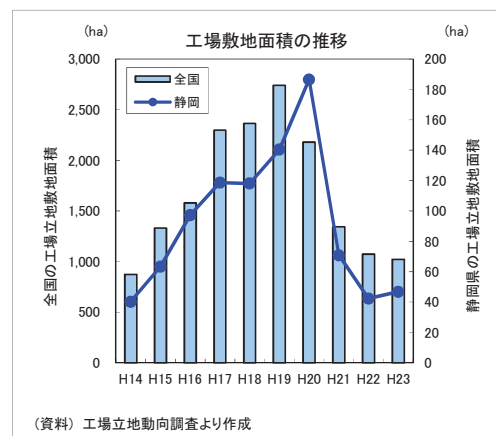
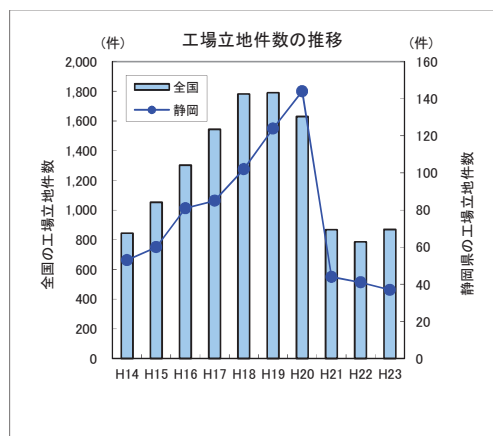
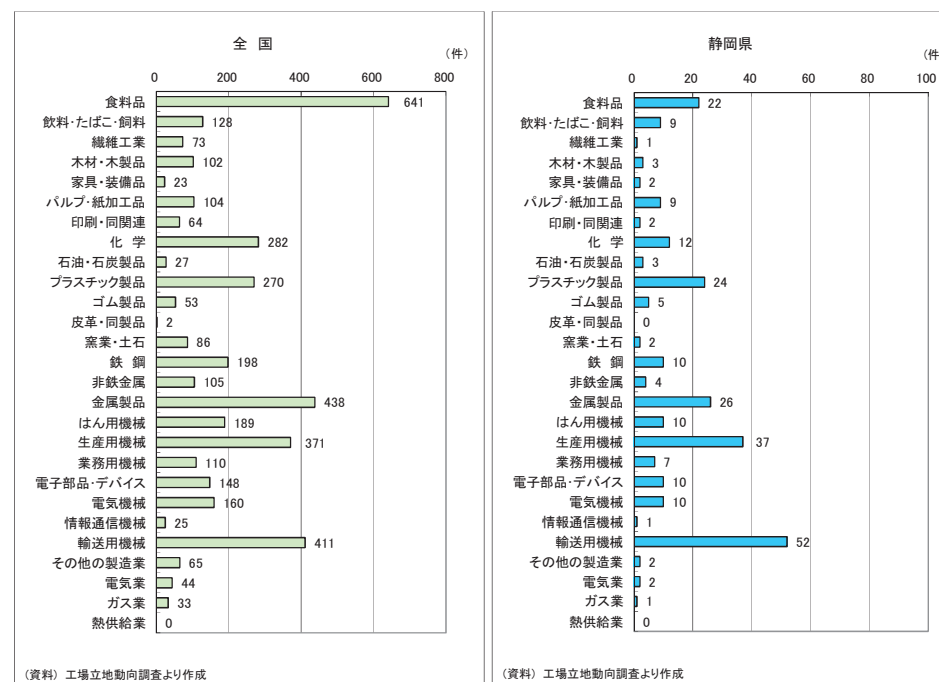
○工場立地動向調査(経済産業省)によると、平成23年の新規工場立地件数は全国869件で、そのうち静岡県は37件(全国第3位)である。
○過去10年間で立地件数で全国第1位が5回記録していたが、世界同時不況の影響に伴う立地件数の減少により、ランクを落としている。
○静岡県では輸送用機械製造業の立地件数が52件と最も多く、次いで生産用機械37件、金属製品26件となっている。

全国及び静岡県の新規工場立地件数・敷地面積の推移

| | | H14 | H15 | H16 | H17 | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 | H23 |
|----|---------------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 全国 | 件数 | 844 | 1,052 | 1,302 | 1,544 | 1,782 | 1,791 | 1,630 | 867 | 786 | 869 |
| | 敷地面積(千㎡) | 8,724 | 13,304 | 15,789 | 22,978 | 23,653 | 27,407 | 21,800 | 13,426 | 10,724 | 10,210 |
| | 平均敷地面積(千㎡) | 10.3 | 12.6 | 12.1 | 14.9 | 13.3 | 15.3 | 13.4 | 15.5 | 13.6 | 11.7 |
| 静岡 | 件数 | 53 | 60 | 81 | 85 | 102 | 124 | 144 | 44 | 41 | 37 |
| | 敷地面積(千㎡) | 402 | 633 | 972 | 1,187 | 1,181 | 1,404 | 1,865 | 708 | 423 | 467 |
| | 平均敷地面積(千㎡) | 7.6 | 10.5 | 12.0 | 14.0 | 11.6 | 11.3 | 13.0 | 16.1 | 10.3 | 12.6 |
| | 立地件数 全国ランク | 1位 | 1位 | 1位 | 3位 | 3位 | 1位 | 1位 | 5位 | 4位 | 3位 |

資料：工場立地動向調査(経済産業省)

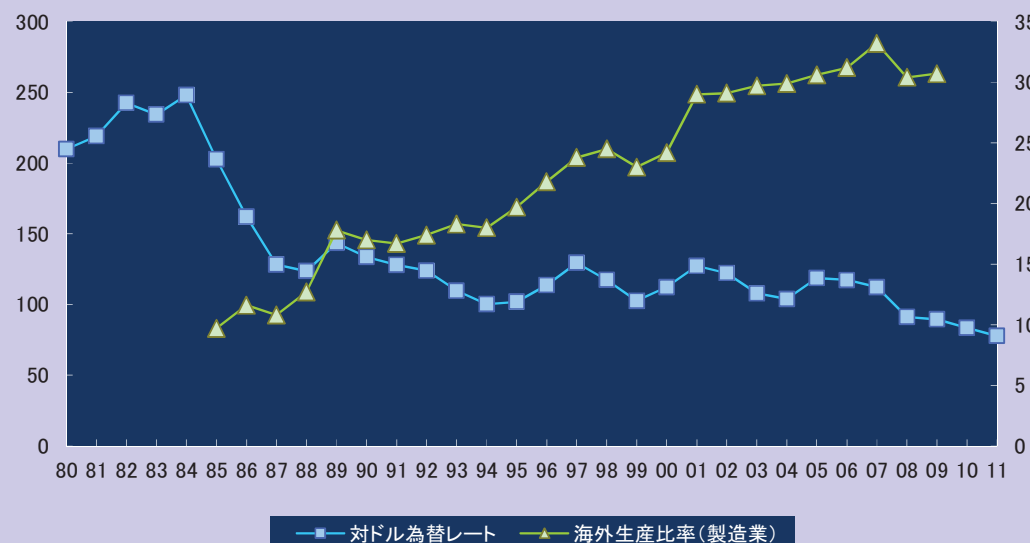
全国及び静岡県の業種別工場立地件数



(3) 製造業の海外進出状況

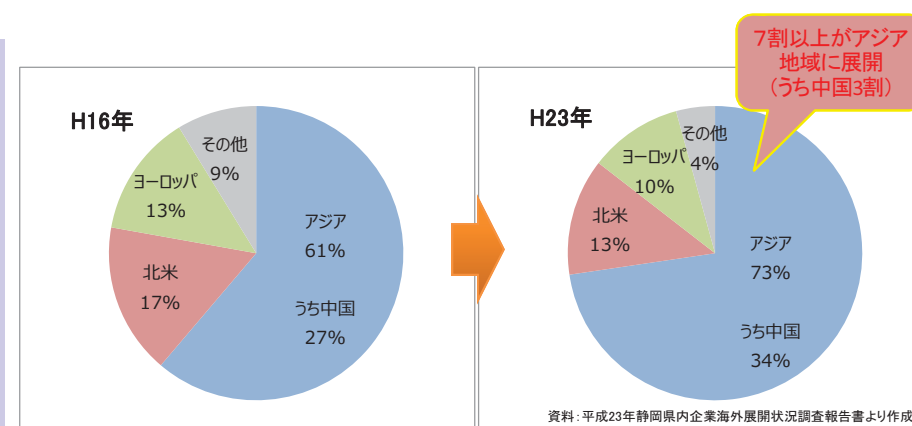
- ・近年、我が国の製造業の海外進出が拡大しており、1985年(昭和60年)の9.7%から2009年(平成21年)では30.7%と約3倍に拡大している。
- ・海外進出の要因のひとつに円高がある。プラザ合意以降の急速な円高による輸出競争力の低下から海外生産にシフトが増加している。直近の急激な超円高は、輸出産業の採算ラインを上回っており、長期固定化すればますます海外生産シフトが加速することが懸念される。
- ・静岡経済研究所の調査(県内企業103社)によると、海外市場(需要)への対応策として「海外生産対応」と回答した企業の割合は15%程度と低い。しかし、直近の超円高が長期固定化すれば海外移転の流れが加速する可能性がある。

ドル為替レートと海外生産比率

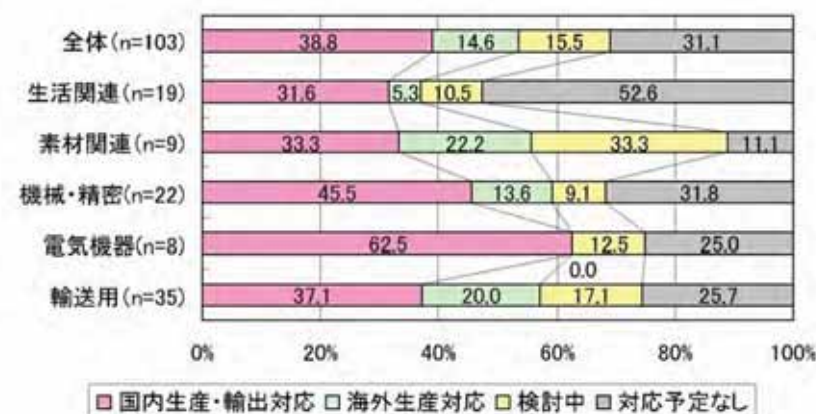


資料:海外生産比率は「海外事業活動基本調査」(経済産業省)
為替レートは日銀統計

注:海外生産比率は海外進出している製造業の全売上高に対する海外事業所の売上高比率



静岡県内企業の海外進出状況



資料:静岡経済研究所「SERI まんすりー」

海外市場(需要)への対応

3. 3 静岡県のエネルギー関連動向

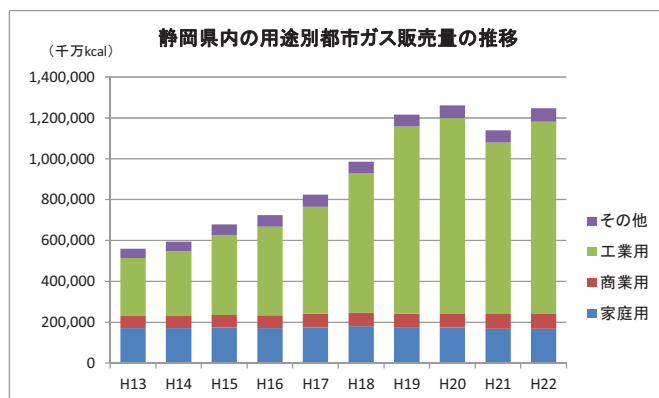
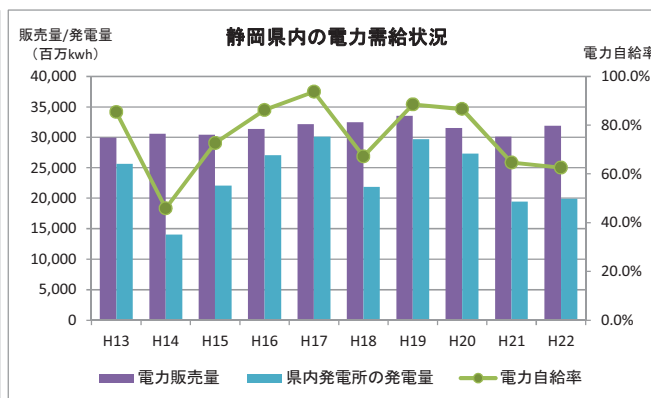
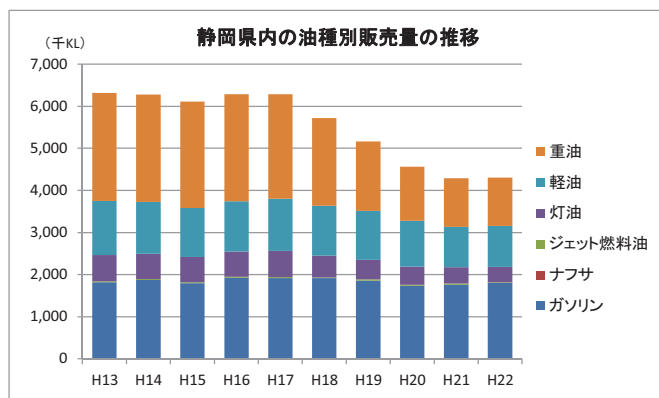
■静岡県のエネルギー需給状況

- ・平成22年における静岡県内の燃料油販売量は4,306千klとなっており、平成18年以降減少し続けてきたが増加に転じている。
- ・平成22年度における静岡県内の電力販売量は31,903百万kWhと、前年から若干増加している。全体需要のうち県内発電所の発電によるものが19,953 百万kWhであることから、静岡県の電力自給率は62.5%である。
- ・平成22年における静岡県内の都市ガス販売量は1,247,350千万kcalであり、用途別では工業用が約75%、家庭用が約13%、商業用が約6%を占め、工業用の販売量は年々増加している。
- ・静岡県における新エネルギー導入率(最終エネルギー消費量に占める新エネルギー導入量(原油換算)の割合)は、2007年度の4.5%から2010年度は5.4%と年々増加しており、おおよそ10年前の2001年度の2.2%に比べて倍増している状況にある。

■県内エネルギー需要を支える臨海部取扱拠点

- ・静岡県港湾のうち清水港や田子の浦港、地方港湾の大井川港においては、県内で消費する石油類(重油・石油製品)やLNGの燃料系貨物の流通配分基地を形成しており、県内のエネルギー需要を海から支えている。

静岡県のエネルギー需給状況の変化



【静岡県の新エネルギー導入実績】

| | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 |
|----------------|--------|--------|--------|--------|
| 新エネルギー導入率 | 4.5% | 4.8% | 5.1% | 5.4% |
| うち天然ガスコージェネ以外 | 1.41% | 1.48% | 1.85% | 2.30% |
| うち天然ガスコージェネ | 3.13% | 3.28% | 3.29% | 3.11% |
| 太陽光発電(万kW) | 7.27 | 8.13 | 9.94 | 13.23 |
| 風力発電(万kW) | 1.42 | 2.21 | 4.51 | 13.01 |
| 廃棄物発電(万kW) | 1.64 | 1.81 | 3.91 | 4.05 |
| バイオマス発電(万kW) | 3.08 | 2.07 | 2.16 | 2.44 |
| 太陽熱利用(万kl) | 5.88 | 5.93 | 5.96 | 5.89 |
| 未利用エネルギー(万kl) | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| 廃棄物熱利用(万kl) | 0.27 | 0.27 | 0.40 | 0.40 |
| バイオマス熱利用(万kl) | 2.76 | 4.07 | 3.99 | 4.35 |
| 天然ガスコージェネ(万kW) | 42.82 | 44.94 | 45.01 | 42.84 |
| カーシェアリング(万台) | 1.31 | 1.63 | 1.63 | 1.68 |
| 燃料電池(万kW) | 0.03 | 0.03 | 0.03 | 0.04 |

注1) 1995年度、「しずおか新エネルギー等導入ビジョン21」を策定。
 2) 2007年度、「しずおか新エネルギー等導入戦略プラン」を策定。
 3) 2001年度までの天然ガスコージェネには、スチームタービン分を含む。



(資料) 静岡ガス株式会社Webサイトより抜粋

資料:「図表で見るしずおかエネルギーデータ(H23.11) 静岡県企画広報部／くらし・環境部」 資料より作成

3. 4 静岡県の交通ネットワーク

■国土幹線道路網の一層の整備進展

- ・東名高速道路と平成24年4月に静岡県内で供用開始した新東名高速道路(御殿場JCT～三ヶ日JCT間162km)との東西方向のダブルネットワーク化の形成に加え、新たな南北軸となる中部横断自動車道や三遠南信自動車道等の整備進展により、首都圏や中部圏、内陸県へのアクセス性の向上や災害時の代替機能(リダンダンシー)の強化が進んでいる。

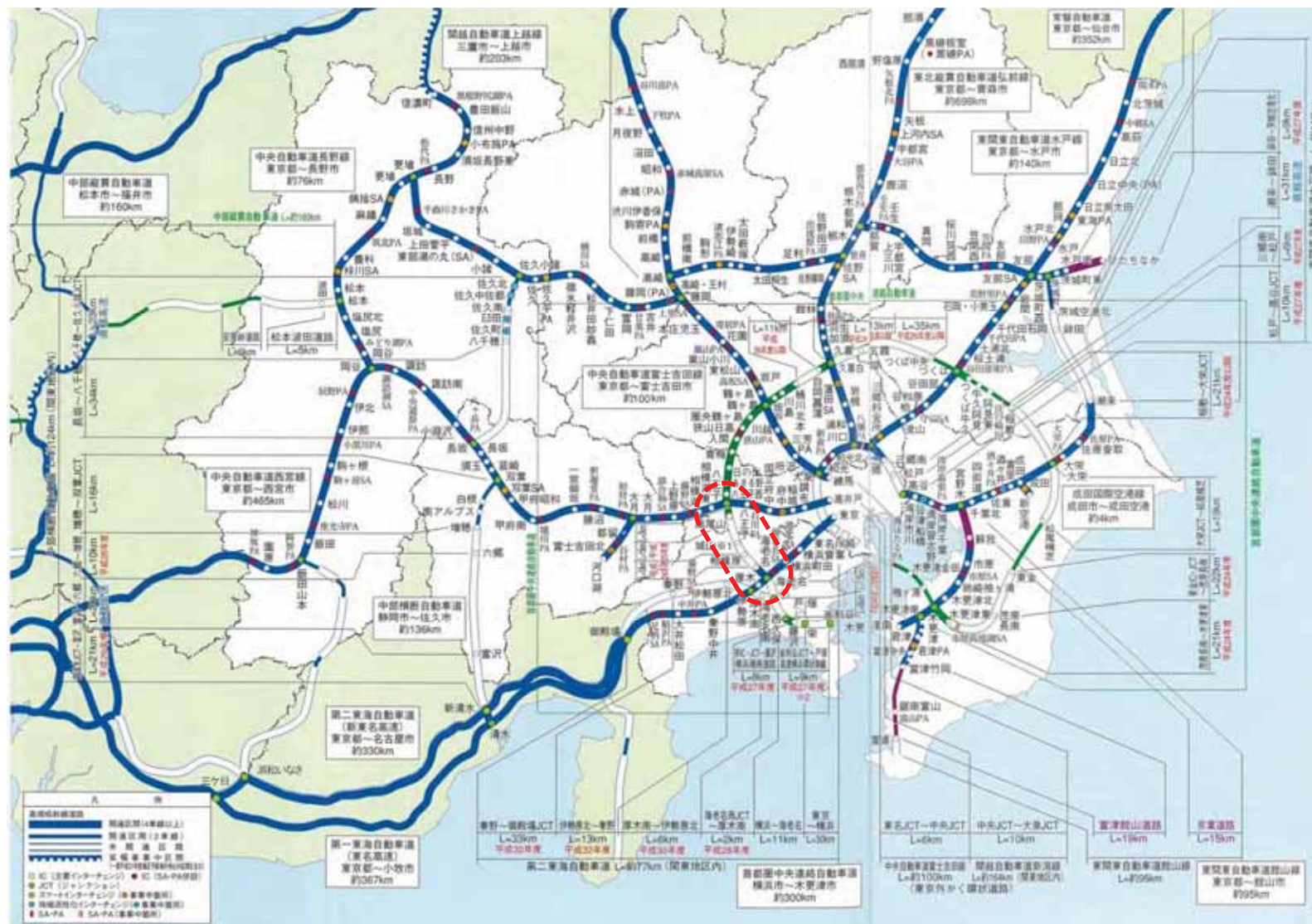
■充実した陸・海・空の交通ネットワーク

- ・東名高速道路をはじめ整備が進む県内道路ネットワークや富士山静岡空港の供用開始、駿河湾港の外内貿定期航路網など、陸・海・空の交通ネットワークの拡充が進んでいる。



■ 埼玉県や北関東エリアとのアクセス性の向上

- ・都心から半径約40km～60kmの位置に首都圏環状道路の圏央道(首都圏中央連絡自動車道)が整備されており、高尾山IC(東京都)～桶川北本IC(埼玉県)等の一部区間が開通している。
- ・平成25年度内に予定されている東名高速道路 海老名JCTから中央高速道路 八王子JCTの区間の全線開通に伴い、静岡県と埼玉県及び北関東3県とのアクセス性が向上し、圏央道沿線への集積が進む物流施設との新たな物流ネットワークの形成等、今後の物流エリアの変化が推察される。



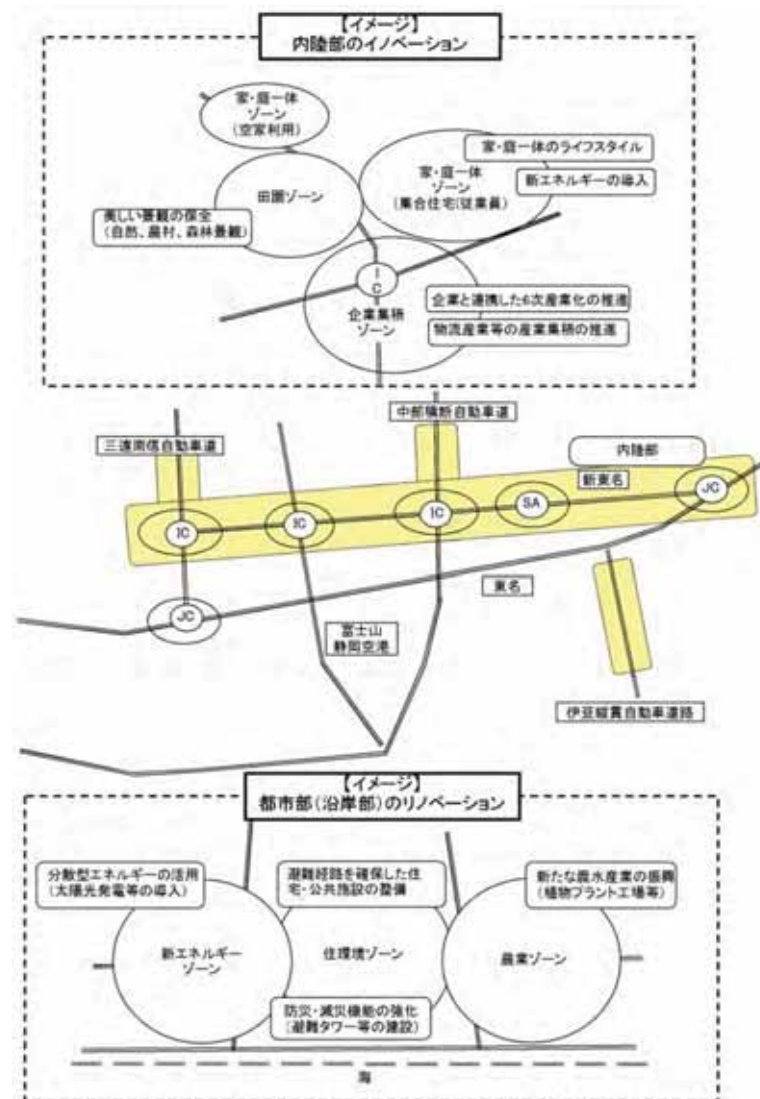
(資料)「高速道路 HIGHWAY NETWORK Ver.7 (全国高速道路建設協議会)」平成23年12月31日現在データをもとに最新情報へ加工

3. 5 内陸フロンティア

■“ふじのくに”の内陸のフロンティア

- ・静岡県では、新東名高速道路の開通を契機に、新しい発展が期待される静岡県内陸部の新東名高速道路IC等の周辺地域を「内陸のフロンティア」として捉え、新たな産業集積をはじめ、新エネルギーの導入、居住環境の向上、防災機能の充実強化などの取組を進めている。
- ・これら内陸のフロンティアを拓く取組を通じて、「東日本大震災の復興モデル」あるいは「ふじのくに発のポスト東京モデル」になるような、新時代の魅力ある地域づくりを実現するものである。

内陸のフロンティアを拓く取組 全体構想素案（概要）



出典：内陸のフロンティアを拓く県と市町の企画政策会議H24.4 配付資料より抜粋

内陸のフロンティアを拓く取組 イメージ図

出典：「内陸のフロンティア」を拓く推進会議（本部員会議）H24.6 配付資料より抜粋

4. 駿河湾港の課題

4. 1 駿河湾港の課題

(1) 物流・産業機能の課題 — 港湾物流コストの低減につながる機能強化 —

| ハードの課題 | ソフトの課題 |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">①国際海上コンテナ輸送機能の強化・高度化<ul style="list-style-type: none">○高規格コンテナターミナルの早期整備とターミナルの集約・一体化○駿河湾港のコンテナ戦略による貨物需要に対応したターミナル計画の見直し○高度な物流サービスを提供する臨海部物流拠点の形成②バルク輸送機能の強化<ul style="list-style-type: none">○輸入穀物やパルプ等の大型バルク船に対応した施設の拡充○エネルギーの安定供給に向けた輸送機能の確保○循環資源貨物の取扱拠点としての施設の拡充③完成自動車の輸出拠点としての機能拡充④内貿ユニットロード輸送機能の維持・拡充⑤既存施設の老朽化対策と物流機能再編⑥臨港道路ネットワーク機能の強化 | <ul style="list-style-type: none">○北米欧州基幹航路の維持と近海・アジア航路の拡充【促進戦略】○次代の成長市場を睨んだ戦略航路の維持と拡充【促進戦略】○他県利用貨物の駿河湾港誘致策の検討【促進戦略】○九州向け長距離陸上輸送貨物や中国・韓国向け外貿貨物の転換促進策の検討【促進戦略】⑦背後圏の拡大・シェアの向上【促進戦略】<ul style="list-style-type: none">○集荷範囲の拡大と県内企業の駿河湾港利用率の向上○輸入貨物の駿河湾港利用シェア拡大⑧港湾サービスの向上【促進戦略】<ul style="list-style-type: none">○荷役効率の向上やリードタイムの短縮、ITを活用した情報提供等によるサービスの向上○コスト削減⑨臨海部未利用地の有効活用【促進戦略】 |

（２）防災・危機管理機能の課題 – 安全・安心な港まちづくりと物流機能継続性の確保 –

- ①産業活動維持及び緊急物資輸送のための港湾施設の拡充
- ②駿河湾港としての危機管理体制の強化
- ③津波・高潮防災施設の強化・拡充
- ④大規模災害における広域支援への備えの強化
- ⑤震災後の災害廃棄物（がれき）への対応

（３）交流・生活・環境機能の課題 – 3港の個性を生かした魅力あるウォーターフロントの創出 –

- ①海の玄関口としての観光振興への貢献
 - クルーズ船受入体制の充実
 - 駿河湾海上ネットワークの拡充（空港、道路、鉄道との接続）
- ②交流拠点の形成による観光コンテンツの充実
- ③プレジャーボート収容対策の強化と地域活性化への取組
- ④憩いと安らぎの空間の確保
- ⑤海域環境の保全と海浜の創出
- ⑥港湾の運営における自然エネルギー導入の推進
- ⑦浚渫土砂処分への対応拡充

部門別、課題別の対応委員会

| 課題区分 | 物流・産業 | 防災・危機管理 | 交流・生活・環境 |
|--------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| ハードの課題 | アクションプラン推進計画 検討委員会 | アクションプラン推進計画 検討委員会 | アクションプラン推進計画 検討委員会 |
| ソフトの課題 | 物流促進戦略推進委員会 | | |

4. 2 「物流・産業」に関わる課題の抽出・整理

(1) 国際海上コンテナ輸送機能の強化・高度化

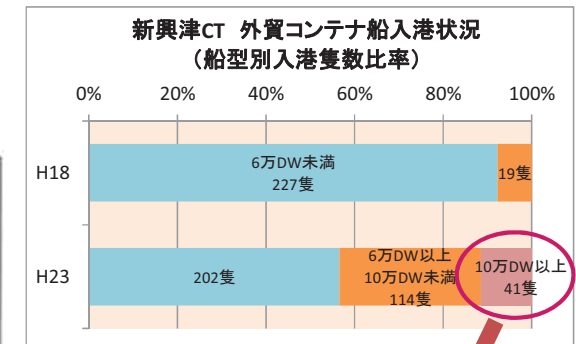
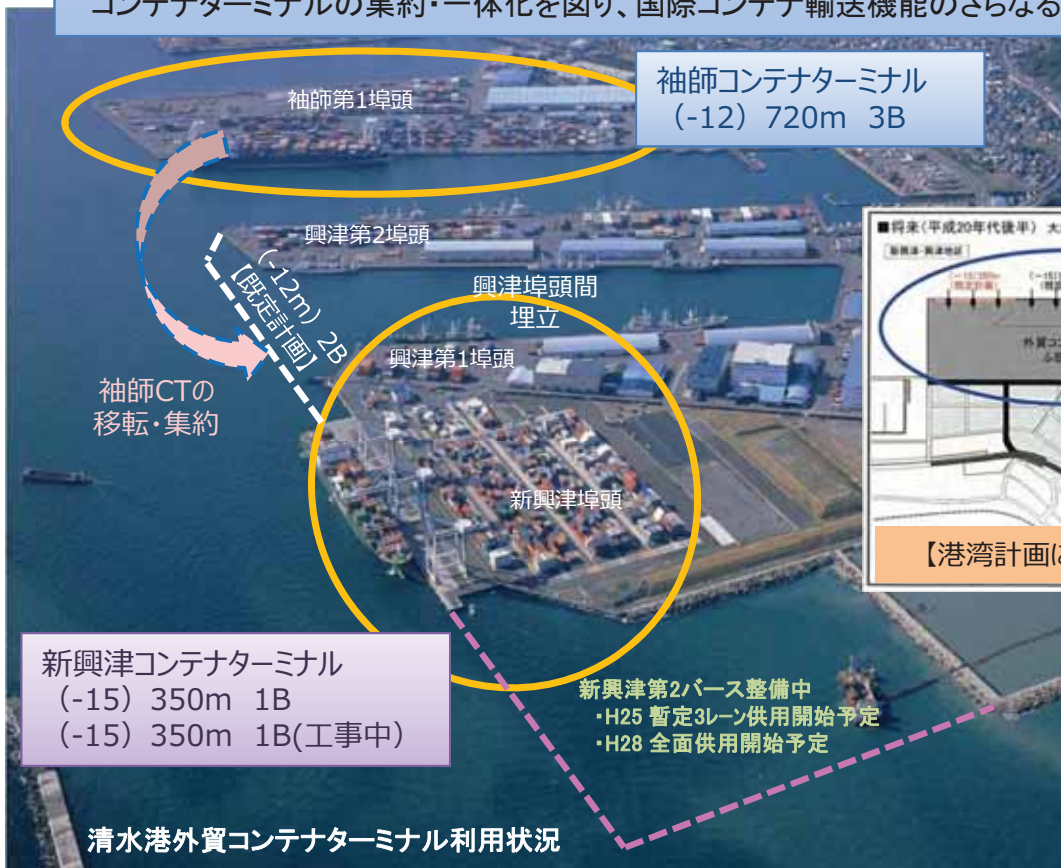
① 高規格コンテナターミナルの早期整備とターミナルの集約・一体化

【現状】

- ・駿河湾港では清水港と御前崎港にコンテナ取扱機能を有し、基幹航路をはじめ多数の航路が就航する清水港のコンテナ貨物取扱個数(H23年)は50万TEUと、駿河湾港全体の約93%を占め、国際海上コンテナ輸送の拠点港として機能している。
- ・清水港のコンテナターミナルは、昭和57年に供用開始した「袖師コンテナターミナル(水深12m岸壁3バース)」と、平成15年に暫定供用、平成18年に全面供用を開始した「新興津コンテナターミナル(水深15m岸壁1バース)」の2つのターミナルが整備されている。また、現在は新興津第2バースが平成25年に暫定供用、平成28年に全面供用開始に向けて整備中である。新興津コンテナターミナルは貨物量、入港隻数ともに増加しており、大型船が就航する欧米基幹航路を中心に袖師コンテナターミナルから集約傾向にある。
- ・清水港の港湾計画では、物流機能の再編・強化策のなかで、分散したターミナル機能を新興津・興津地区に集約化させ、さらなるコンテナ取扱機能の高度化を図ることとしている。

【課題】

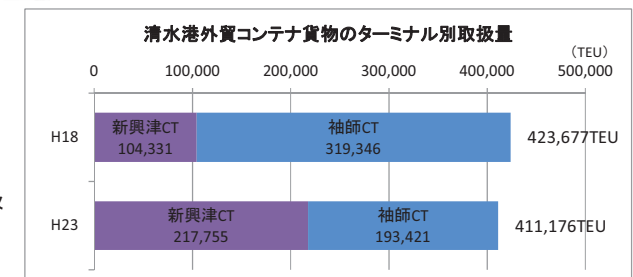
- ・清水港における新興津第2バース及び背後ヤードの高規格コンテナターミナルの早期整備と、興津埠頭間の埋立造成による用地確保と分散したコンテナターミナルの集約・一体化を図り、国際コンテナ輸送機能のさらなる強化・高度化を図る必要がある。



■清水港に入港する大型コンテナ船諸元【欧州航路(G6)投入船舶】

| 船名 | GT | DWT | 船長 (m) | 船幅 (m) | 喫水 (m) | 積載個数 (TEU) |
|-------------|--------|---------|--------|--------|--------|------------|
| NYK VESTA | 97,825 | 103,260 | 338.2 | 45.6 | 14.5 | 9,012 |
| NYK OCEANUS | 98,799 | 99,563 | 336.0 | 45.8 | 14.0 | 8,628 |

(資料) 清水港湾統計データ等より作成



※H23の袖師CTの取扱量は、ガントリークレーン事故による影響を含む。

②駿河湾港のコンテナ戦略による貨物需要に対応したターミナル計画の見直し

【現状】

- ・御前崎港の国際コンテナターミナル(当時 多目的国際ターミナル)は平成16年1月に供用開始し、水深14m岸壁(耐震)1バースとガントリークレーン2基を有している。また、背後のコンテナターミナル6.2haには、3レーンのコンテナヤード(1,680TEU蔵置可)と空バンプールが整備されている。
- ・御前崎港のコンテナ貨物取扱量は平成19年には5万TEUを上回ったが、世界的な景気低迷の影響を受け、その後の取扱いは伸び悩んでいる。
- ・駿河湾港のコンテナ取扱いは清水港と御前崎港の2箇所で行われているが、静岡県貨物の約4割が県外港湾で扱われている状況下、駿河湾港の利用促進を図るため、集荷の拡大や航路誘致、インセンティブ拡充等の政策に取り組んできた。
- ・近年のアジア諸国の経済発展や国際分業の進展に伴う産業構造の変化、国のコンテナ戦略港湾政策等、駿河湾港の港湾物流を取り巻く環境変化が進むなかで、現在、背後企業の物流ニーズに対応した駿河湾港の新たなコンテナ物流戦略(ソフト政策)の策定を進めている。

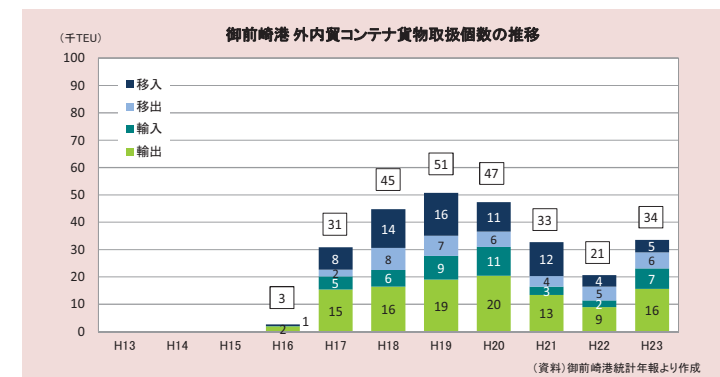
【課題】

- ・駿河湾港の新たなコンテナ戦略による将来のコンテナ貨物需要に応じたターミナル計画の見直しを図る必要がある。

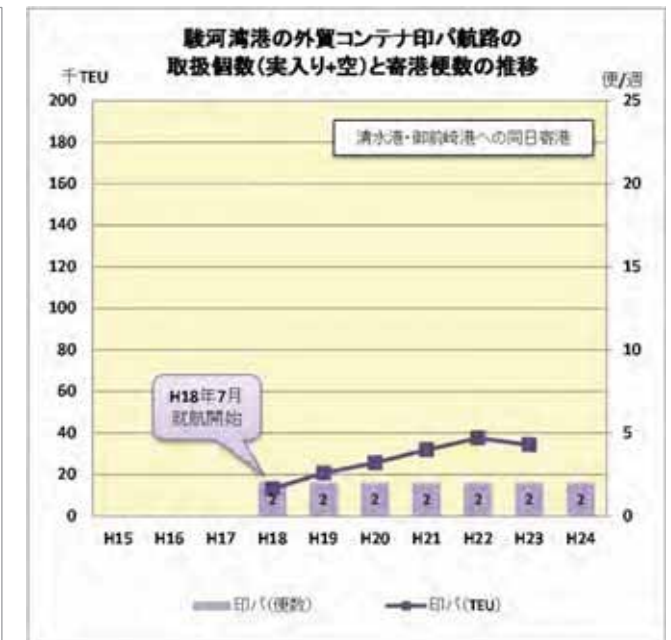
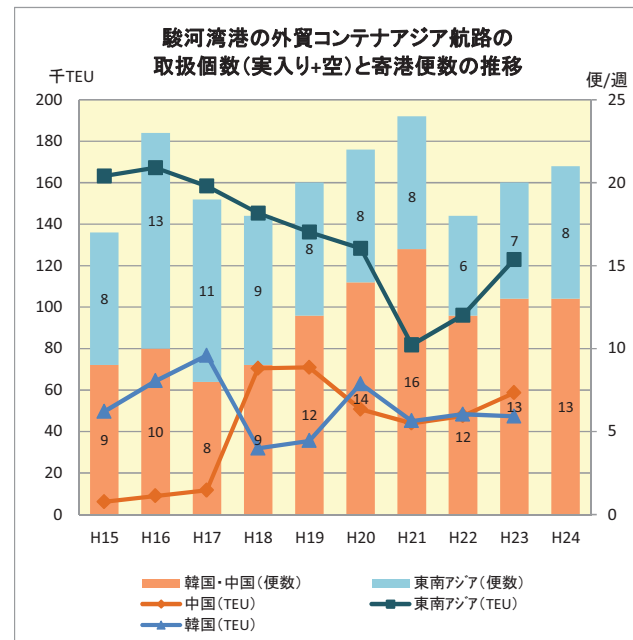
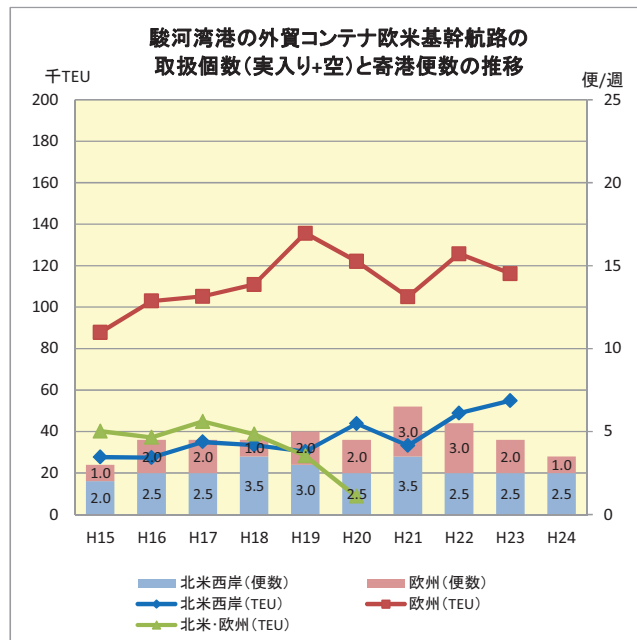
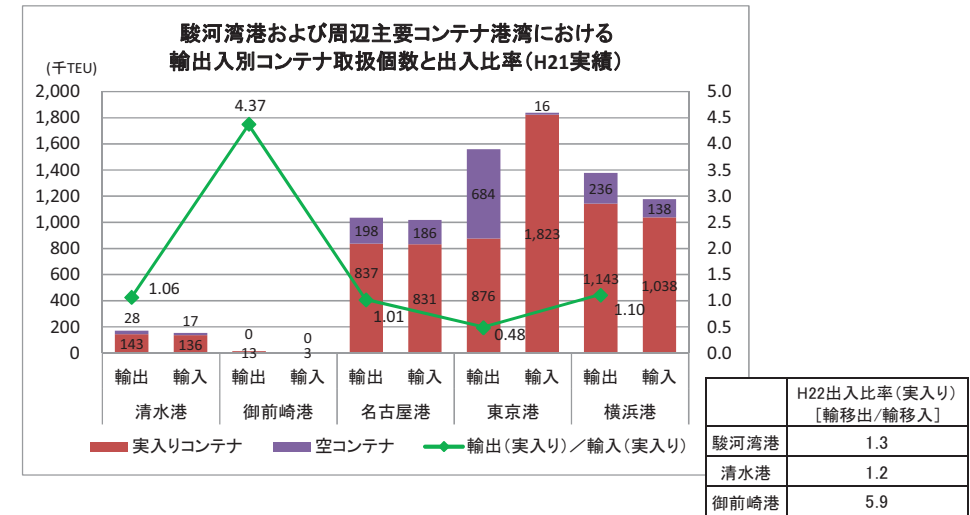
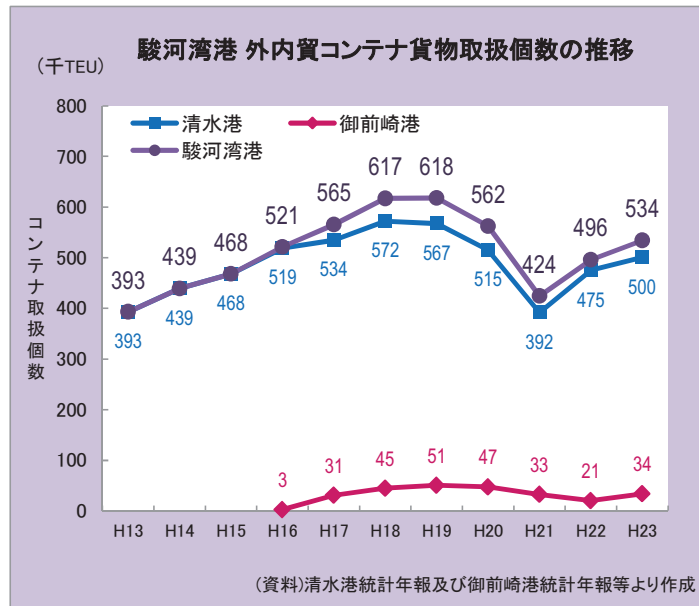


(出典)「Port of OMAEZAKI」より抜粋

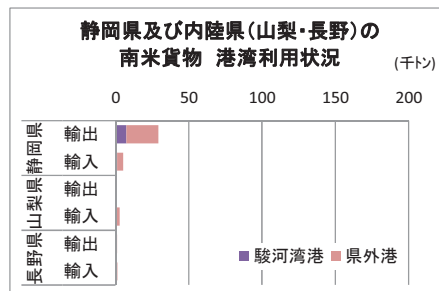
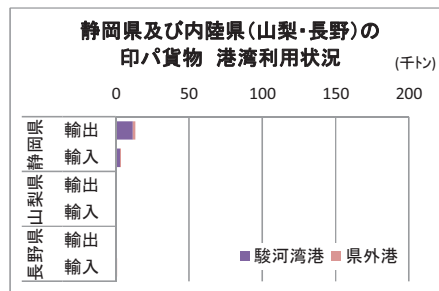
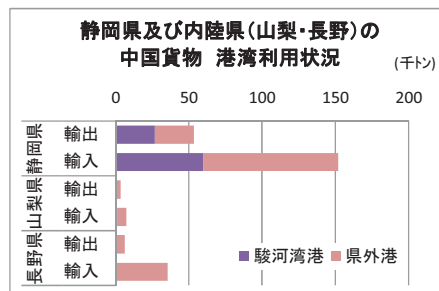
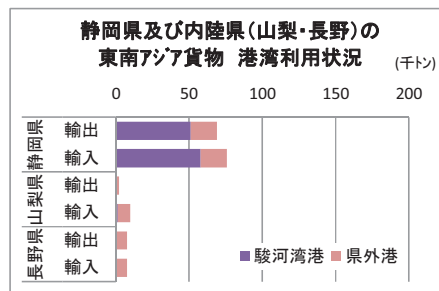
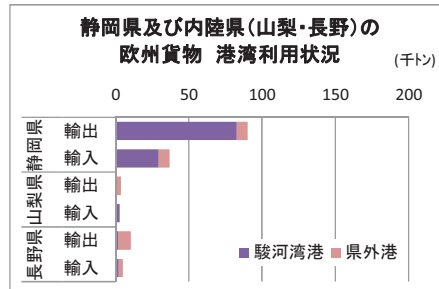
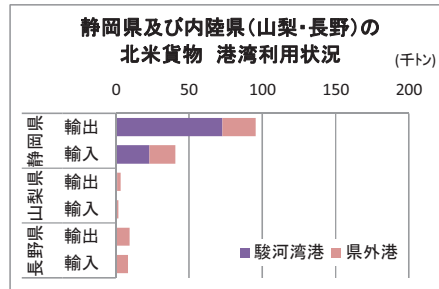
女岩地区西埠頭外貿コンテナターミナル施設配置状況



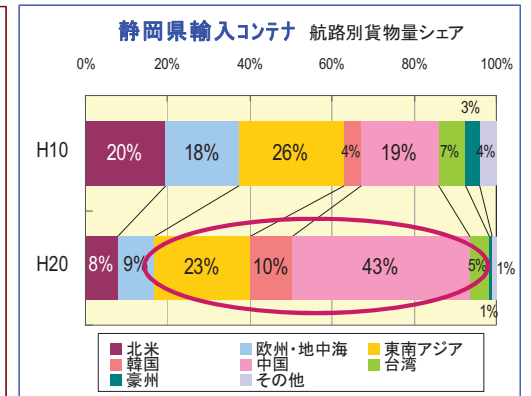
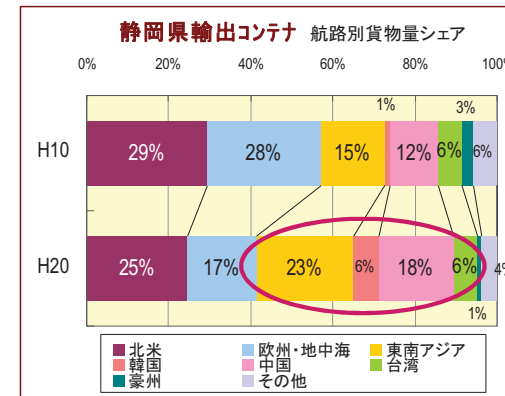
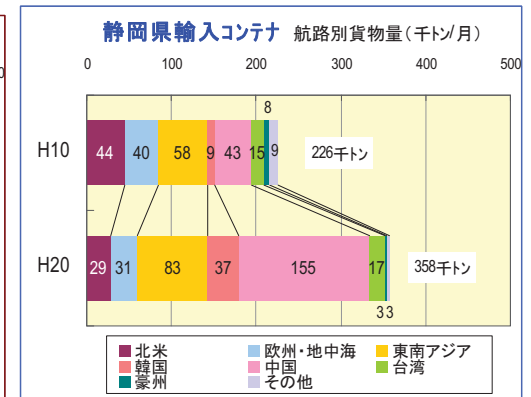
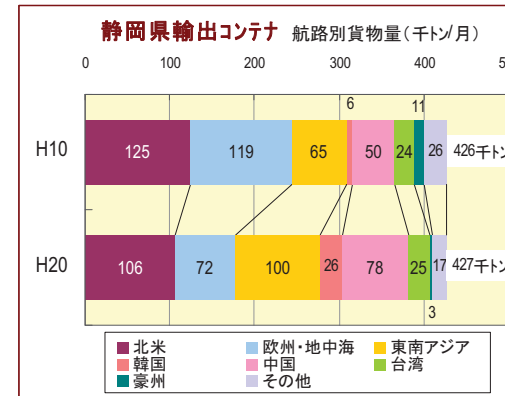
【駿河湾港の外内貿コンテナ貨物取扱動向】



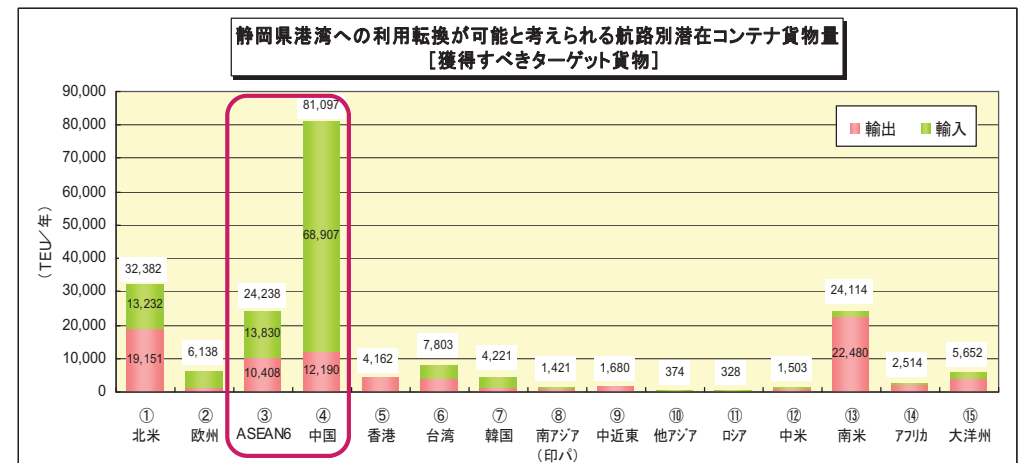
【駿河湾港背後地域の外貿コンテナ貨物の利用動向】



静岡県及び内陸県の外貿コンテナ貨物の港湾利用状況



静岡県発着コンテナ貨物の航路別貨物量と取扱比率の変化(H10/H20)



静岡県内発生・消費地でバン詰め・出しされ、他港利用しているコンテナ貨物量
(年間TEU換算値)

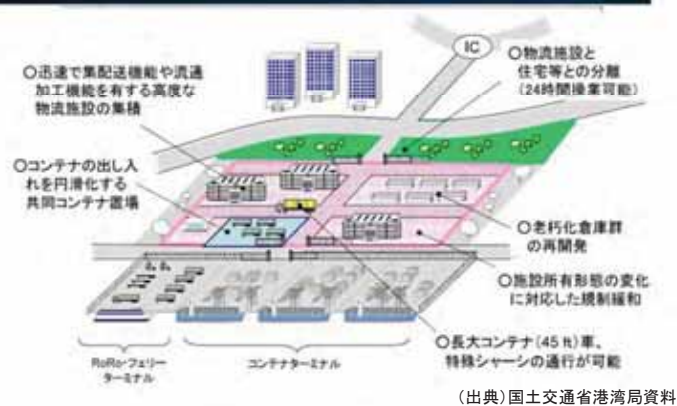
【現 状】

- ・産業構造の変化や港湾物流の高度化・多様化に対応した国際物流拠点の拡充を図るため、清水港の港湾計画では、新興津・興津地区において、「効率的な流通業務を特に促進する地域」が位置づけられている。
- ・現在、清水港新興津国際コンテナターミナル新興津第2バースの整備（H20年度着工、H25年度暫定供用・H28年度全面供用予定）が進み、コンテナ取扱機能の拡充が図られているとともに、第三セクターである清水港振興（株）及び民間事業者の共同運営による「興津国際流通センター」（1号棟：H10年竣工／2号棟※：H20年竣工）が整備され、荷捌き・保管や検品・包装・組立等の流通加工を行う総合物流施設として機能している。

※港湾物流高度化基盤整備事業（港湾ロジスティクス・ハブ形成支援事業）の全国第1号として整備

【課 題】

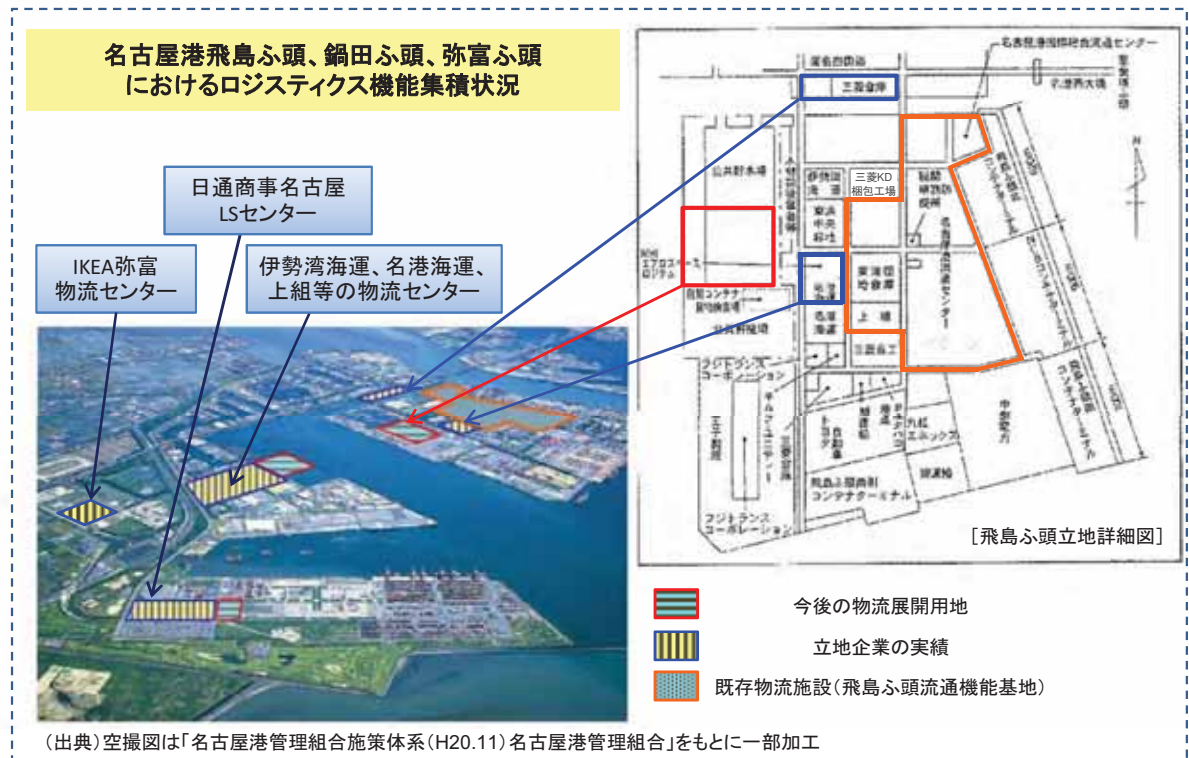
- ・近年の国際水平分業の進展に伴い高度化・多様化する物流ニーズに対応するため、新興津コンテナターミナルと一体となって高度な物流サービスを提供する臨海部物流拠点の形成を推進していく必要がある。



港湾ロジスティクスハブのイメージ

港湾ロジスティクスハブの導入機能(例)

- 効率的なターミナル運営を行うためのコンテナ取扱施設基盤（空パンプール及びシャシプール）
- 物流の高度化・効率化を促進するための集荷配送施設（多頻度小口輸送や共同配送に対応）
- 流通加工・製造の高度化・効率化を促進するための流通加工施設



(2) バルク輸送機能の強化

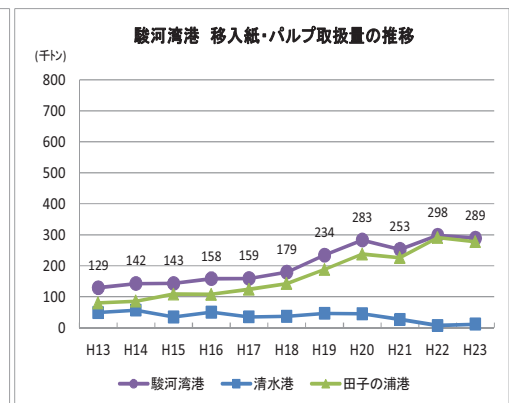
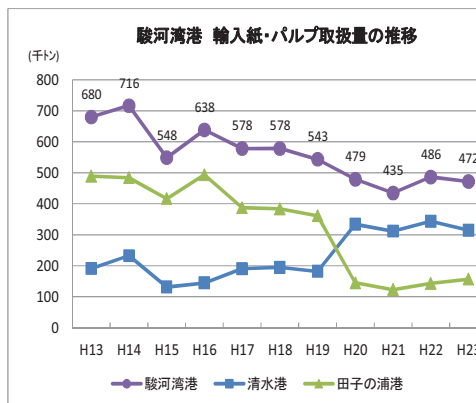
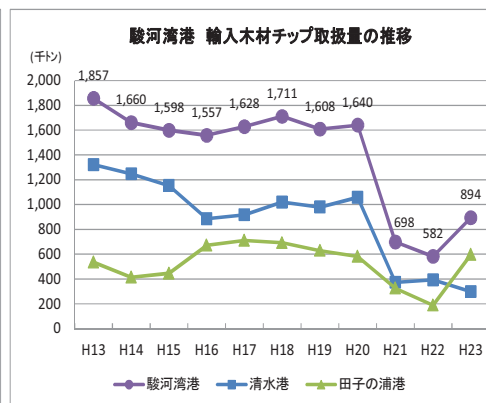
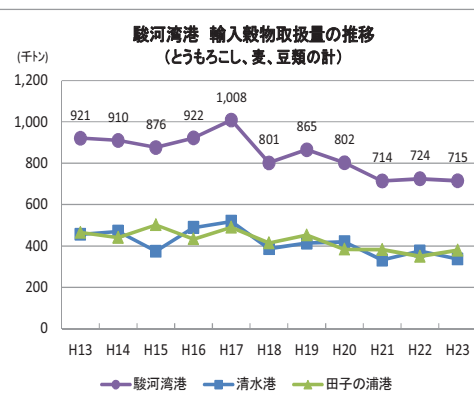
① 輸入穀物やパルプ等の大型バルク船に対応した施設の拡充

【現状】

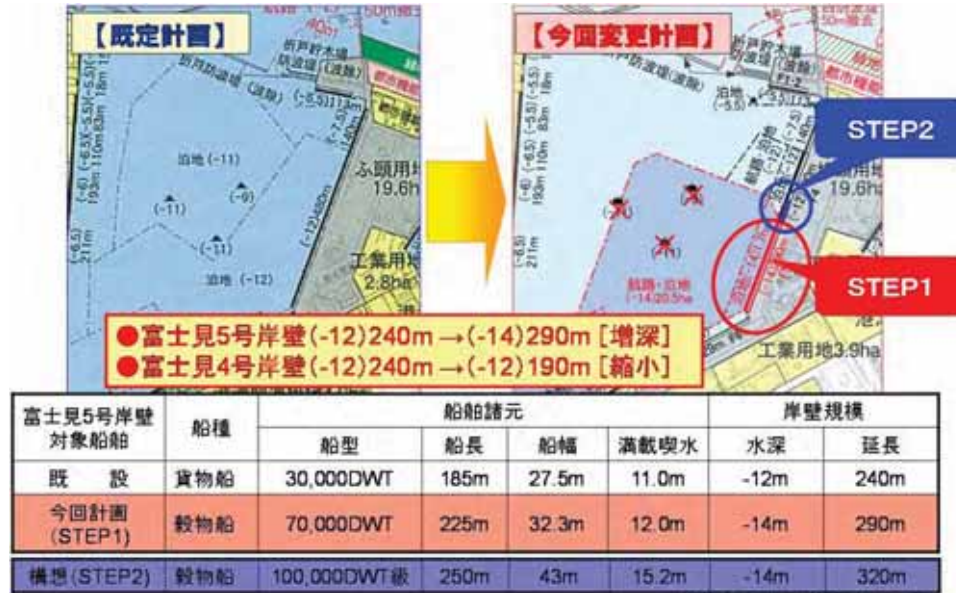
- ・駿河湾港における穀物(とうもろこし、麦、豆類)の輸入量は、清水港および田子の浦港ともに平成18年以降は漸減傾向にある。
- ・輸入穀物は、清水港では富士見埠頭富士見5号岸壁(-12)240mで扱われており、岸壁背後には大型荷役機械と清水港埠頭(株)所有の12万トンの穀物サイロが整備されている。H24年3月には、パナマックス型穀物船の満載入港を可能とし輸入穀物取扱拠点の強化を図るため、岸壁等の水深14m化への計画変更を行った。また、田子の浦港では中央1号岸壁(-12)240mで扱われており、背後企業の専用サイロへ直送されている。
- ・輸入木材チップは県東部地域に集積する製紙会社の原材料であり、不況の影響を受け平成21年の取扱量は大きく減少し、その後も低迷している。
- ・輸入パルプは、輸送船型の大型化に伴い、田子の浦港で対応できなくなった貨物が清水港へ移動したため、H20年を境に取扱量が逆転している。清水港へのシフトに伴い、清水港へ輸入されたパルプを内航船により2次輸送しており、田子の浦港の移入パルプの取扱量が増加傾向にある。
- ・輸入パルプは、清水港では興津第2埠頭や日の出埠頭(ともに-12m岸壁)で、田子の浦港では富士1号岸壁(-10m)で、それぞれ扱われている。

【課題】

- ・背後企業の競争力強化を図るため、国際バルク戦略港湾政策の取り組みの中で、清水港と田子の浦港の相互補完や名古屋港との連携のもと、輸入穀物やパルプ等の大型バルク船に対応した施設の拡充を図る必要がある。



【清水港富士見埠頭 富士見5号岸壁-14m化計画（H24.3一部変更）】



パナマックス満載入港を可能とするSTEP1への対応

【国際バルク戦略港湾施策の目標】

| | | | 穀物 | 鉄鉱石 | 石炭 |
|--------------------|---|----------------|------------|---------|---------|
| 2015年 までに 対応 | 現在主力となっている 船舶輸送 | 船 型 | パナマックス船 | ケーブサイズ船 | パナマックス船 |
| | | 満載での入港に必要な岸壁水深 | 14m程度 | 19m程度 | 14m程度 |
| 2020年 までに 対応 | パナマ運河の拡張や一括大量輸送による物流コスト削減を見据え登場する最大級の輸送船舶 | 船 型 | ポストパナマックス船 | VLOC | ケーブサイズ船 |
| | | 満載での入港に必要な岸壁水深 | 17m程度 | 23m程度 | 19m程度 |

■穀物・石炭等を輸送する船舶



■鉄鉱石等を輸送する船舶(パナマ運河を経由しない)



【ポストパナマックスバルカーの船型事例】

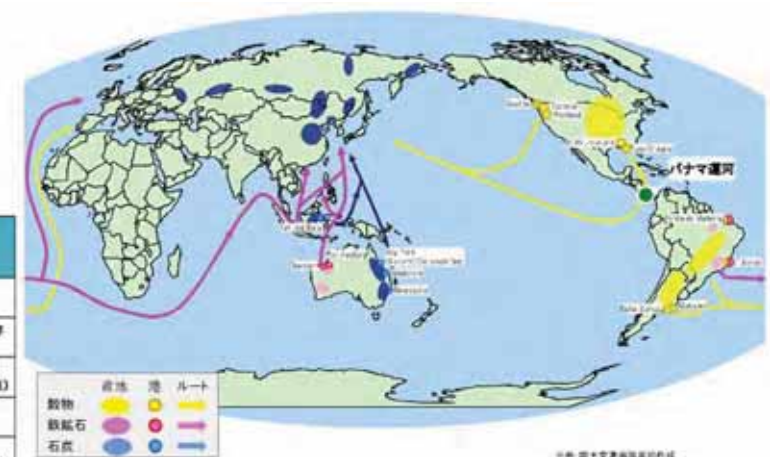
| 船名 | 船種 | 総トン数(万DWT) | 全長(m) | 幅(m) | 満載喫水(m) | 総トン数(万DWT) | 備考 |
|----------|------------|------------|-------|------|---------|------------|--------------------|
| ツネイシロ | ツネイシロ新船型 | 9.8 | 240 | 38 | 14.5 | 16.0 | 2011年竣工予定 |
| サノヤス・ヒシノ | ハンディキャブ | 11.6 | 245 | 43 | 15.3 | 17.0 | 2009～2010年竣工予定 |
| 大島造船所 | OS-MAX120 | 12 | 250 | 43 | 15.2 | 17.0 | 船型開発中(2009.11.8時点) |
| 今治造船 | "IS"NEXTER | 9.5 | 234 | 38 | 14.4 | 16.0 | 2010年竣工予定 |
| 名村造船所 | パワーマックス | 9.3 | 235 | 38 | 14.2 | 16.0 | 4隻竣工(2009.7.3時点) |

出典: 日本郵船(株) (2009年10月4日現在) 等/日本郵船(株) 海上物流部

清水港に入港する穀物船の非効率輸送の実態

| | |
|--------------------------------------|-------------|
| パナマックス+ハンディマックス入港隻数 (H22年) | 23隻 |
| 満載時水深12mで入港可能船舶 | 1隻 |
| 満載時水深12mでは入港できない船舶 | 22隻 |
| ●他港経由による減載入港船舶 | 8隻 |
| ●満載状態であるため満潮時入港 (うち、潮待ちによる滞船発生船舶) | 14隻 (7隻) |

※国土交通省清水港湾事務所資料より



穀物、鉄鉱石、石炭の主な輸出港及び海上荷動ルート

②エネルギーの安定供給に向けた輸送機能の確保

【現 状】

- ・駿河湾港における石油製品及び重油の移入取扱量は、公共事業を含めた内需の低迷により減少傾向にある。
- ・輸入LNGは全量を清水港で扱っており、中部地域の産業用需要の拡大に伴い、輸入量は急速に増加している。(H19年から3年間で倍増)
- ・また、県内のLNGパイプライン建設が着実に進んでおり、静岡市と浜松市を結ぶ「清浜パイプライン」は平成25年中の完成予定である。
- ・輸入石炭は、平成19年以降、田子の浦港において発電用燃料としての取扱量が増加している。また、御前崎港においては、将来的にモンゴル産の石炭を輸入する可能性がある。

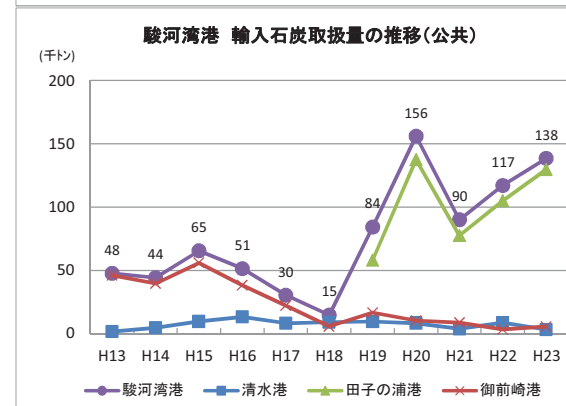
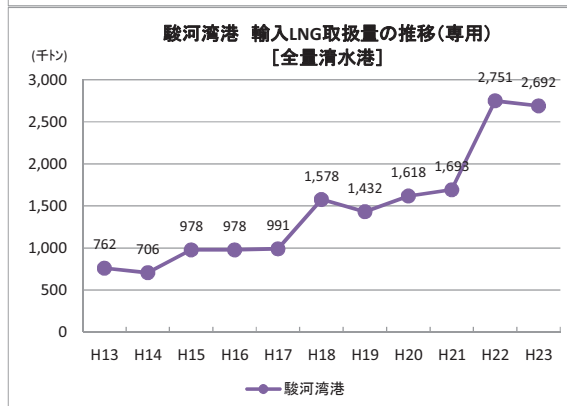
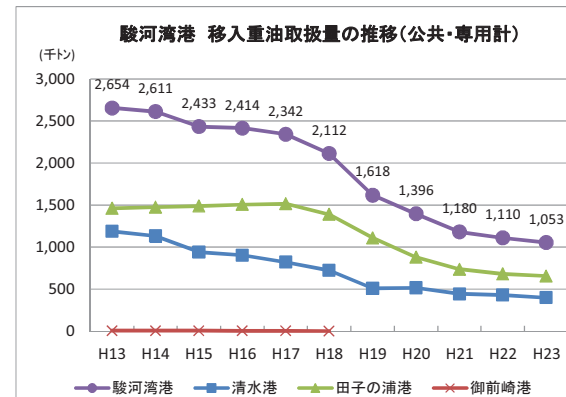
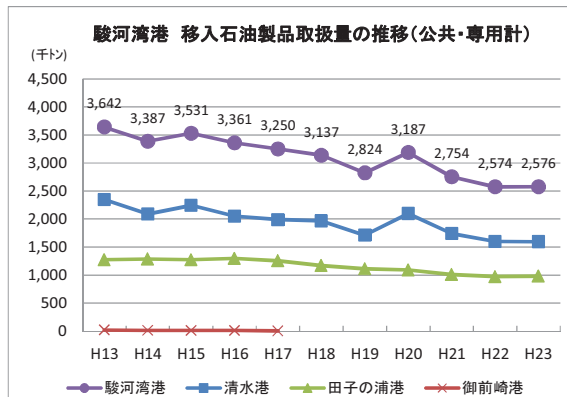
【課 題】

- ・今後とも、県民生活や地域産業へエネルギーを安定供給するため、需要に応じた適切な輸送機能を確保する必要がある。

【清水港エネルギー関連貨物の取扱状況】



駿河湾港におけるエネルギー関連貨物取扱量の推移



(資料)静岡ガス(株)Webサイトより抜粋

LNGの広域パイプラインネットワーク

【田子の浦港エネルギー関連貨物の取扱状況】



③循環資源貨物の取扱拠点としての施設の拡充

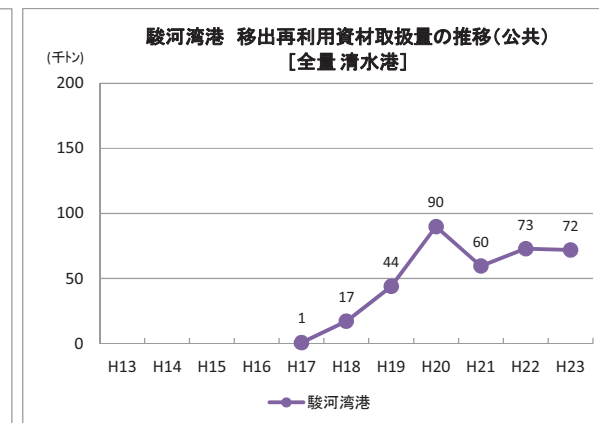
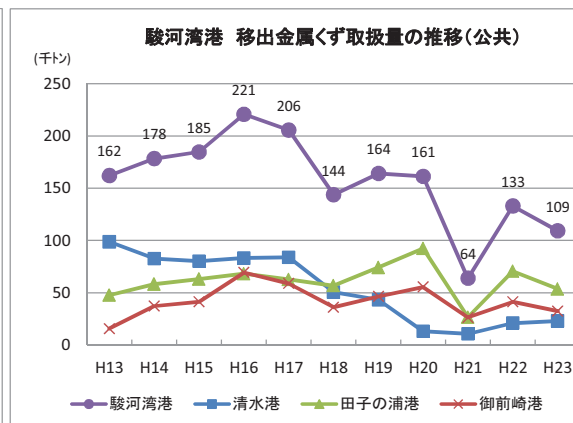
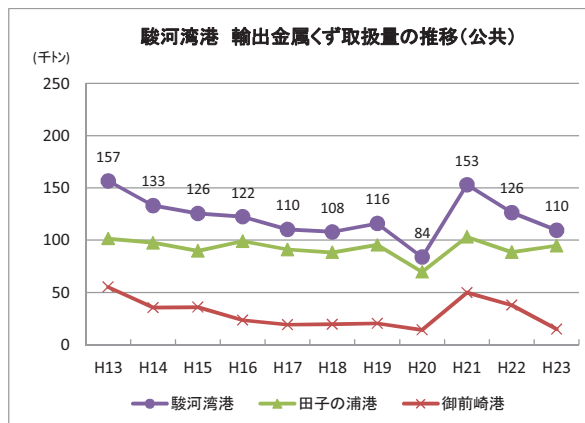
【現 状】

- ・駿河湾港における循環資源貨物は、輸移出の金属くずは主に田子の浦港と御前崎港、移出の再利用資材は全量を清水港で扱っている。
- ・輸出の金属くずは韓国向けがほとんどで、平成21年の急増以降は減少に転じている。移出の金属くずは、平成16年をピークに減少傾向にあり、御前崎港と清水港の減少によるところが大きい。田子の浦港における金属くずの取扱量は概ね横ばいで推移している。
- ・清水港における再利用資材は主に山口県や兵庫県向けの移出貨物であり、取扱量は横ばい傾向にある。
- ・清水港では主に富士見1・2号、袖師1～4号岸壁、田子の浦港では吉原2号、鈴川1・2号岸壁、御前崎港では西埠頭8・9岸壁が取扱拠点である。
- ・循環型社会形成への社会的要請が高まっているなかで、背後企業からリサイクルや廃棄物処理に関する回収・輸送における海運利用への要請があがっている。

【課 題】

- ・低コストで環境負荷の少ない海上輸送を活用した効率的な循環資源物流ネットワークを構築するため、循環資源貨物の取扱拠点としての施設の拡充を図る必要がある。

駿河湾港における循環資源貨物取扱量の推移(金属くず／再利用資材)



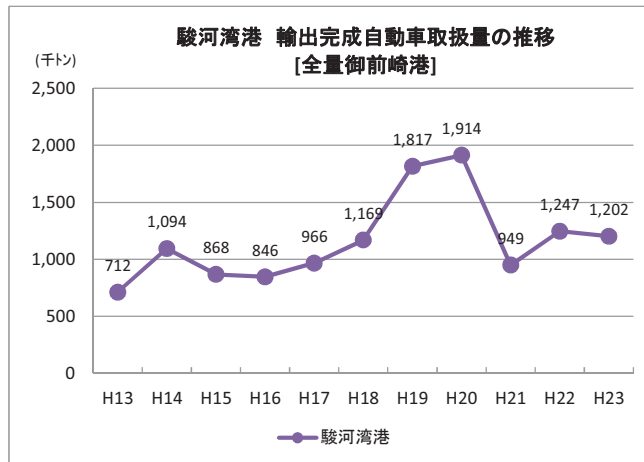
(3) 完成自動車の輸出拠点としての機能拡充

【現 状】

- ・輸出の完成自動車は全量を御前崎港で扱っており、景気後退の影響を受け平成20年をピークに大幅に減少したが、近年は回復傾向にある。
- ・県内の大手自動車メーカーによる完成自動車の輸出は、御前崎港のほか、名古屋港や三河港を利用しており、仕向国別の外航自動車専用船の就航に合わせて使い分けている。
- ・御前崎港の西埠頭1・2号岸壁(-12)480mを利用しており、背後には広大なモータープールが整備されている。
- ・完成自動車輸出港としては、国内第11位であるが、新車の輸出港としての地位は上昇してきており、平成23年には国内第9位である。

【課 題】

- ・引き続き、背後企業の生産活動を支えるため、完成自動車の利用シェア拡大に向けた輸出取扱拠点としての施設の拡充を図る必要がある。
- ・バルク貨物取扱い埠頭が近接していることから、完成自動車を粉塵等から守る対策が必要である。



【御前崎港】 輸出完成自動車の取扱状況



完成自動車の輸出台数の全国順位(港湾統計)

| H21 | | | H22 | | |
|-----|-----|----------|-----|-----|----------|
| 順位 | 港湾名 | 貨物量(万トン) | 順位 | 港湾名 | 貨物量(万トン) |
| 1 | 名古屋 | 1,799 | 1 | 名古屋 | 2,381 |
| 2 | 横浜 | 944 | 2 | 横浜 | 1,217 |
| 3 | 三河 | 744 | 3 | 三河 | 909 |
| 4 | 三田尻 | 326 | 4 | 三田尻 | 410 |
| 5 | 川崎 | 261 | 5 | 川崎 | 342 |
| 6 | 広島 | 196 | 6 | 広島 | 261 |
| 7 | 神戸 | 193 | 7 | 広島 | 261 |
| 8 | 荏田 | 175 | 8 | 神戸 | 212 |
| 9 | 四日市 | 121 | 9 | 水島 | 150 |
| 10 | 博多 | 96 | 10 | 千葉 | 125 |
| 11 | 御前崎 | 95 | 11 | 御前崎 | 125 |
| 12 | 水島 | 92 | 12 | 博多 | 118 |
| 13 | 横須賀 | 90 | 13 | 四日市 | 97 |
| 14 | 千葉 | 74 | 14 | 堺泉北 | 71 |
| 15 | 堺泉北 | 59 | 15 | 横須賀 | 60 |
| その他 | | 144 | その他 | | 215 |
| 合計 | | 5,410 | 合計 | | 7,012 |

シェア

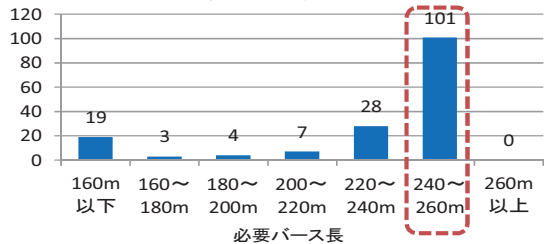
資料：港湾統計年報

新車乗用車の輸出台数の全国順位(貿易統計)

| H19 | | H20 | | H21 | | H22 | | H23 | |
|-----|-----|----------|----|-----|----------|-----|-----|----------|-----|
| 順位 | 税関名 | 輸出台数(万台) | 順位 | 税関名 | 輸出台数(万台) | 順位 | 税関名 | 輸出台数(万台) | 順位 |
| 1 | 名古屋 | 152 | 1 | 名古屋 | 142 | 1 | 名古屋 | 104 | 102 |
| 2 | 三河 | 143 | 2 | 三河 | 136 | 2 | 三河 | 84 | 63 |
| 3 | 防府 | 48 | 3 | 防府 | 51 | 3 | 防府 | 41 | 33 |
| 4 | 横浜 | 43 | 4 | 横浜 | 47 | 4 | 横浜 | 39 | 32 |
| 5 | 水島 | 30 | 5 | 広島 | 35 | 5 | 荏田 | 31 | 31 |
| 6 | 広島 | 28 | 6 | 荏田 | 34 | 6 | 広島 | 30 | 30 |
| 7 | 千葉 | 28 | 7 | 水島 | 34 | 7 | 川崎 | 20 | 18 |
| 8 | 荏田 | 24 | 8 | 四日市 | 23 | 8 | 水島 | 17 | 18 |
| 9 | 四日市 | 21 | 9 | 川崎 | 22 | 9 | 御前崎 | 14 | 14 |
| 10 | 清水 | 20 | 10 | 千葉 | 22 | 10 | 千葉 | 13 | 10 |
| 11 | 御前崎 | 19 | 11 | 御前崎 | 20 | 11 | 四日市 | 10 | 10 |
| 12 | 川崎 | 17 | 12 | 横須賀 | 15 | 12 | 博多 | 10 | 10 |
| 13 | 横須賀 | 14 | 13 | 横須賀 | 13 | 13 | 博多 | 7 | 8 |
| 14 | 神戸 | 11 | 14 | 清水 | 9 | 14 | 横須賀 | 4 | 5 |
| 15 | 博多 | 8 | 15 | 神戸 | 8 | 15 | 日立 | 4 | 4 |

注：乗用車－中古乗用車により新車台数を算定、ノックダウン含む
資料：「貿易統計」財務省より作成

御前崎港に入港する外航PCC船の必要バース長別入港隻数分布(H23年)



注：港湾統計では、完成自動車の輸出台数(トン数)は把握できるが、中古車と新車の区別ができない。

貿易統計では、中古乗用車の統計が別途あることから、乗用車の輸出台数－中古乗用車台数＝新車乗用車台数と想定した。

(4) 内貿ユニットロード輸送機能の維持・拡充

【現 状】

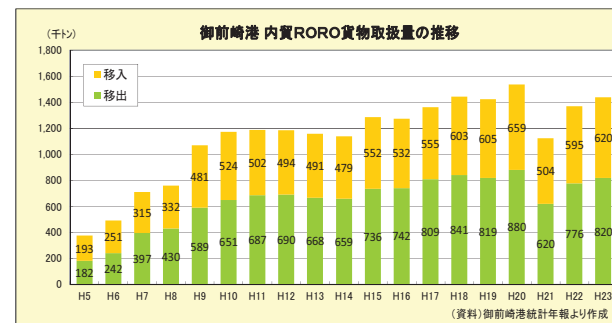
- ・内貿RORO航路(御前崎ー苅田ー大分ー東京・追浜)は週4便就航しており、静岡⇄九州、関東⇄九州の輸送に多く利用されている。
- ・平成3年に週2便体制で開始し、平成9年には2隻・週4便体制へと輸送能力を増強した。平成23年には144万トンの貨物を取り扱っている。
- ・主要品目は、移出は「自動車部品」や「その他化学工業品」、「紙・パルプ」、「製造食品」で、その多くが県中部・東部企業の貨物である。移入は貨物の発地向けである「その他輸送機械(空シャーシ)」が半数を占め、次いで自動車部品メーカーへの返却用容器である「輸送用容器」が多い。

【課 題】

- ・今後とも県内企業の九州向け貨物に対する安定した輸送サービスを確保するとともに、環境に配慮した輸送モードに対する物流ニーズの高まりや新たな物流ニーズの開拓による貨物取扱の増加に対応するため、御前崎港において内貿RORO貨物取扱施設の拡充を図る必要がある。

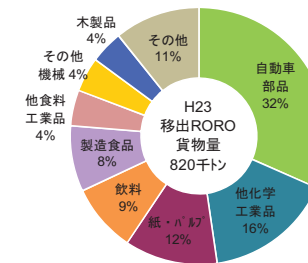
【内貿定期RORO航路の概要】

<船社: 商船三井フェリー(株)>



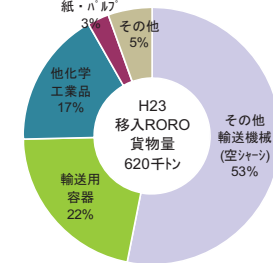
御前崎港 内貿RORO貨物の移出入別・品目別貨物取扱状況(H23年)

移出貨物の品目別構成比(H23年)



(資料) 御前崎港統計年報より作成

移入貨物の品目別構成比(H23年)



(資料) 御前崎港統計年報より作成

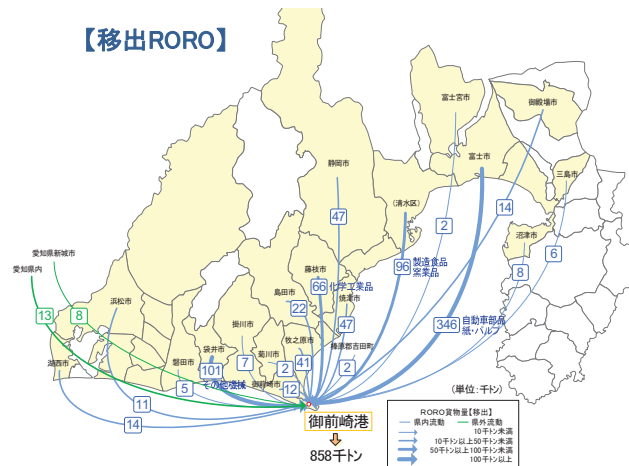
| 船名 | 便数 | 御前崎港スケジュール | 寄港地 | 御前崎港からの所要時間 |
|------|------|--------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| むさし丸 | 2便/週 | 木(4:15着6:15発) 日(5:30着8:00発) | 御前崎→苅田→(大分)→ 東京→御前崎(※大分寄港は1便) | 苅田22h(翌日早朝着) 大分41.5h(翌々日深夜着) |
| みやこ丸 | 2便/週 | 火(2:00着4:00発) 金(5:45着7:30発) | 御前崎→苅田→大分→追浜→御前崎 | 苅田24h(翌日早朝着) 大分35h(翌々日昼・深夜着) |

九州(苅田)航路内貿RORO船の船型

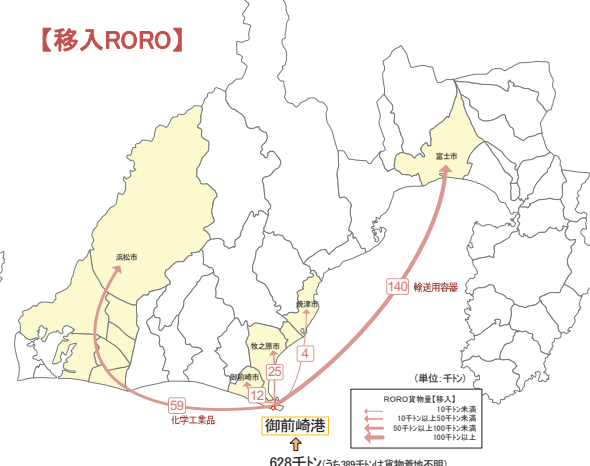
| 船名 | GT | DWT | 船長 (m) | 船幅 (m) | 喫水 (m) |
|------|--------|-------|--------|--------|--------|
| むさし丸 | 13,927 | 6,389 | 166.0 | 27.0 | 7.0 |
| みやこ丸 | 8,015 | 5,737 | 156.8 | 24.0 | 6.3 |

内貿RORO貨物の背後流動状況図(H20年実績)

【移出RORO】



【移入RORO】



御前崎港 内貿RORO貨物利用状況



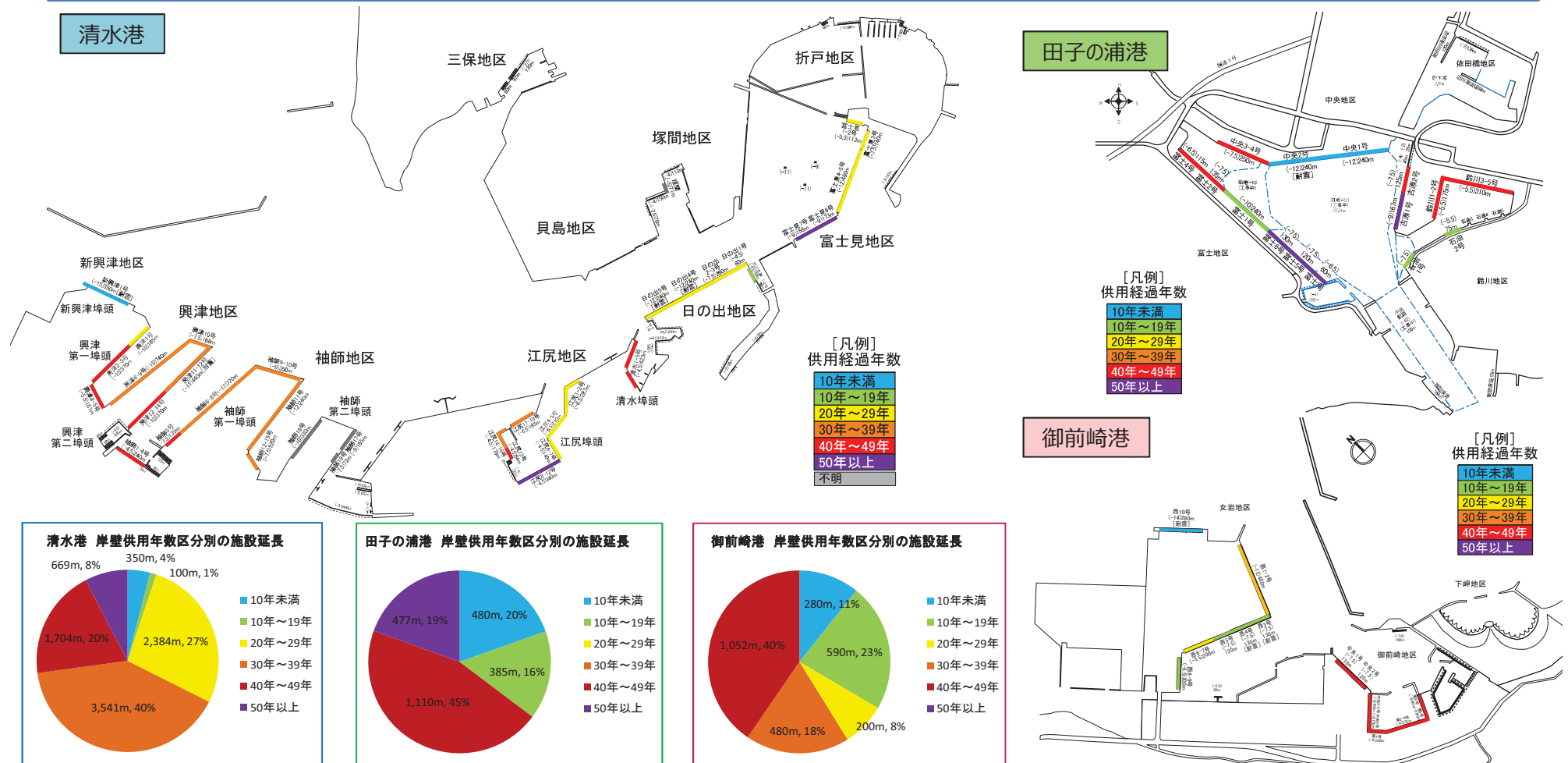
(5) 既存施設の老朽化対策と物流機能再編

【現状】

- ・駿河湾港各港では供用開始後40年を超える公共岸壁が数多く有り、その老朽岸壁の延長比率は清水港で約30%、田子の浦港で約65%、御前崎港で約40%に及んでおり、係留施設の老朽化が進んでいる。
- ・取扱貨物量の伸び悩みにより、駿河湾港各港における公共埠頭の利用が低下している。特に、バルク貨物は、世界同時不況の影響による大幅な減少以降も回復しきらないまま低調に推移しており、今後は背後企業の生産縮小に伴う取扱量の減少が見込まれている。
- ・同一貨物が複数の埠頭で扱われたり、バラ貨物と雑貨貨物が同一埠頭で扱われたりと、公共埠頭での分離・混在した貨物取扱が発生している。

【課題】

- ・現状の利用が低下した埠頭や貨物が分離・混在した埠頭利用を改善するため、施設の老朽化状況や物流以外の他機能への利用転換の指向を踏まえつつ、物流機能の再編を図るとともに既存施設の効率的な維持管理を図る必要がある。

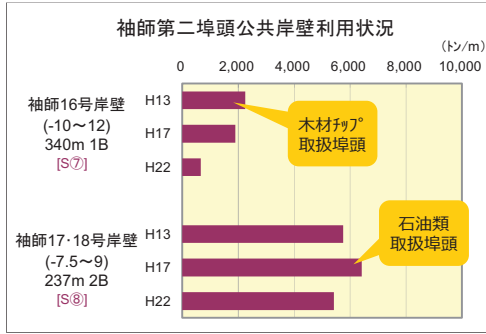
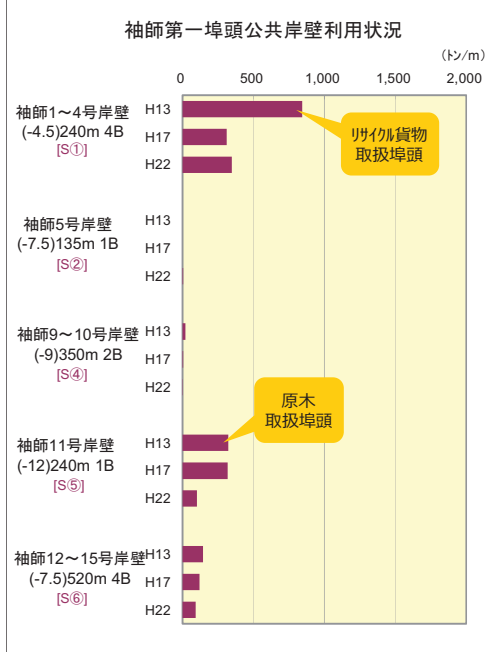
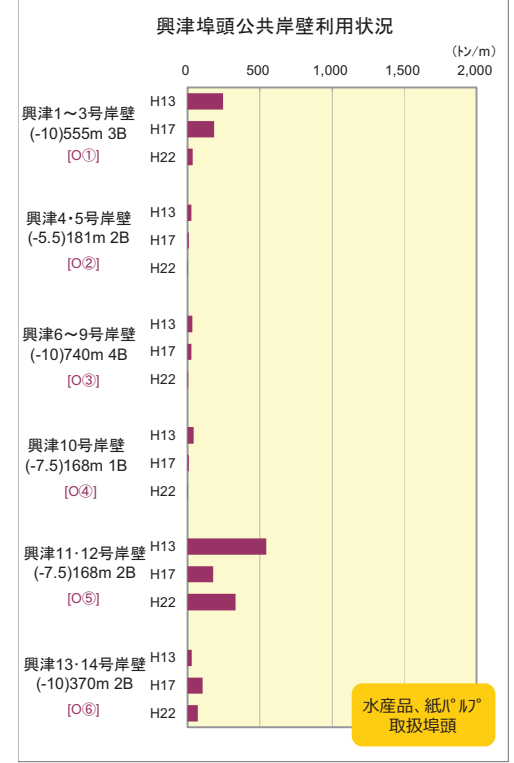
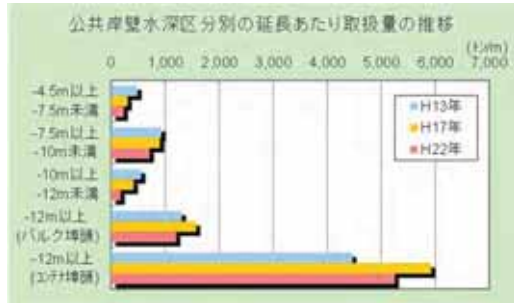
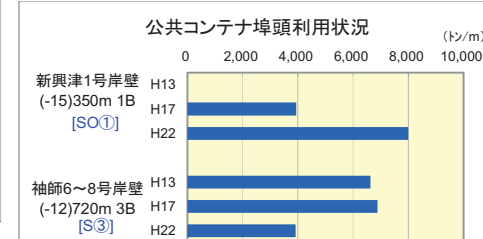
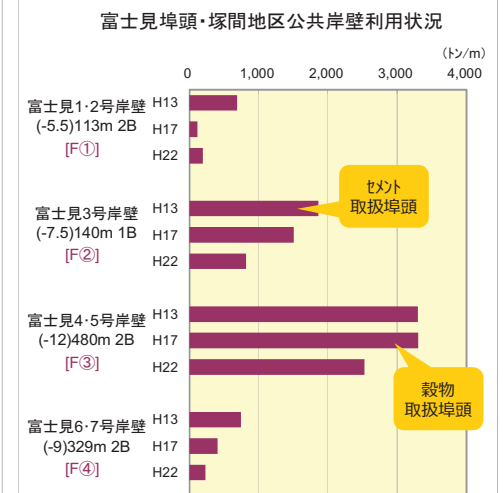
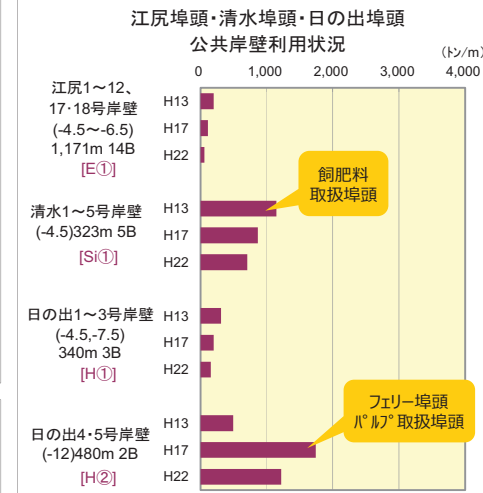


駿河湾港各港における公共岸壁の老朽化状況

【清水港の公共埠頭利用状況】

- ・水深7.5m未満及び水深10m以上12m未満の岸壁利用度が年々低下している。
- ・水深12m以上のバルク埠頭の利用についても平成17年から低下している。
- ・コンテナ埠頭は新興津1号岸壁の利用が向上している一方で、袖師6～8号岸壁が低下しており、高規格・最新鋭の機能を有する新興津埠頭の利用が高まっている。
- ・興津埠頭、袖師第一埠頭、江尻埠頭の各施設は、総じて利用が低下している。

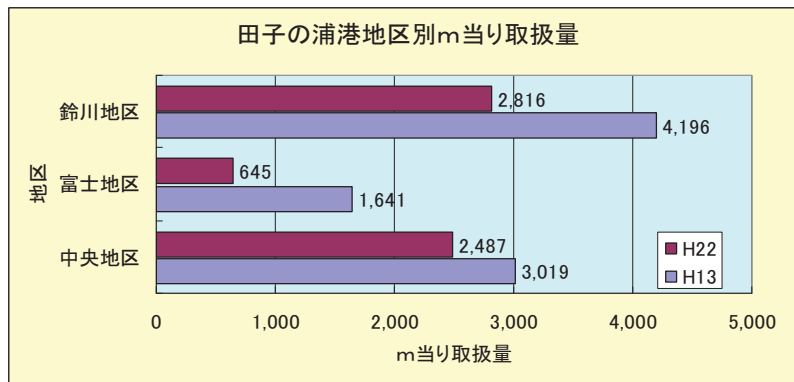
【清水港の地区・埠頭別公共保留施設位置図】



資料: 清水港統計年報より作成

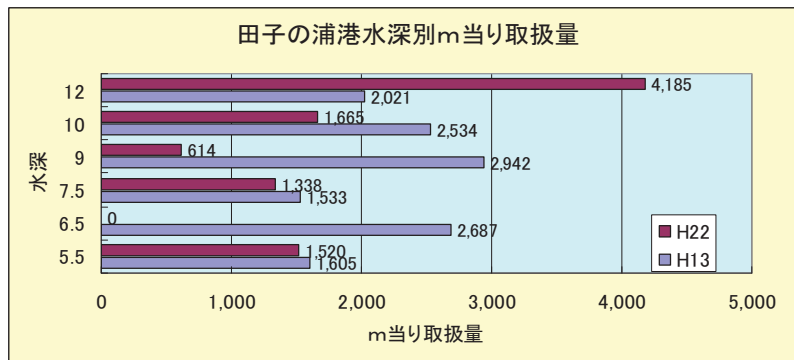
【田子の浦港の公共埠頭利用状況】

- ・平成13年および平成22年における田子の浦港の地区別水深別取扱貨物量および岸壁延長あたり取扱量は、以下に示すとおりである。
- ・地区別の岸壁延長あたり取扱量は、全地区において減少している。
- ・岸壁水深別の岸壁延長あたり取扱量は、水深12m岸壁のみ増加しており、水深9mから水深12mへの増深改良により平成22年2月に一部供用を開始した中央2号岸壁での貨物取扱増加によるものである。その後、中央2号岸壁は平成23年2月に全面供用を開始している。
- ・平成13年に西伊豆フェリー航路が廃止され、フェリー貨物を扱っていた水深6.5mの富士4号岸壁では貨物の取扱いがなくなっている。



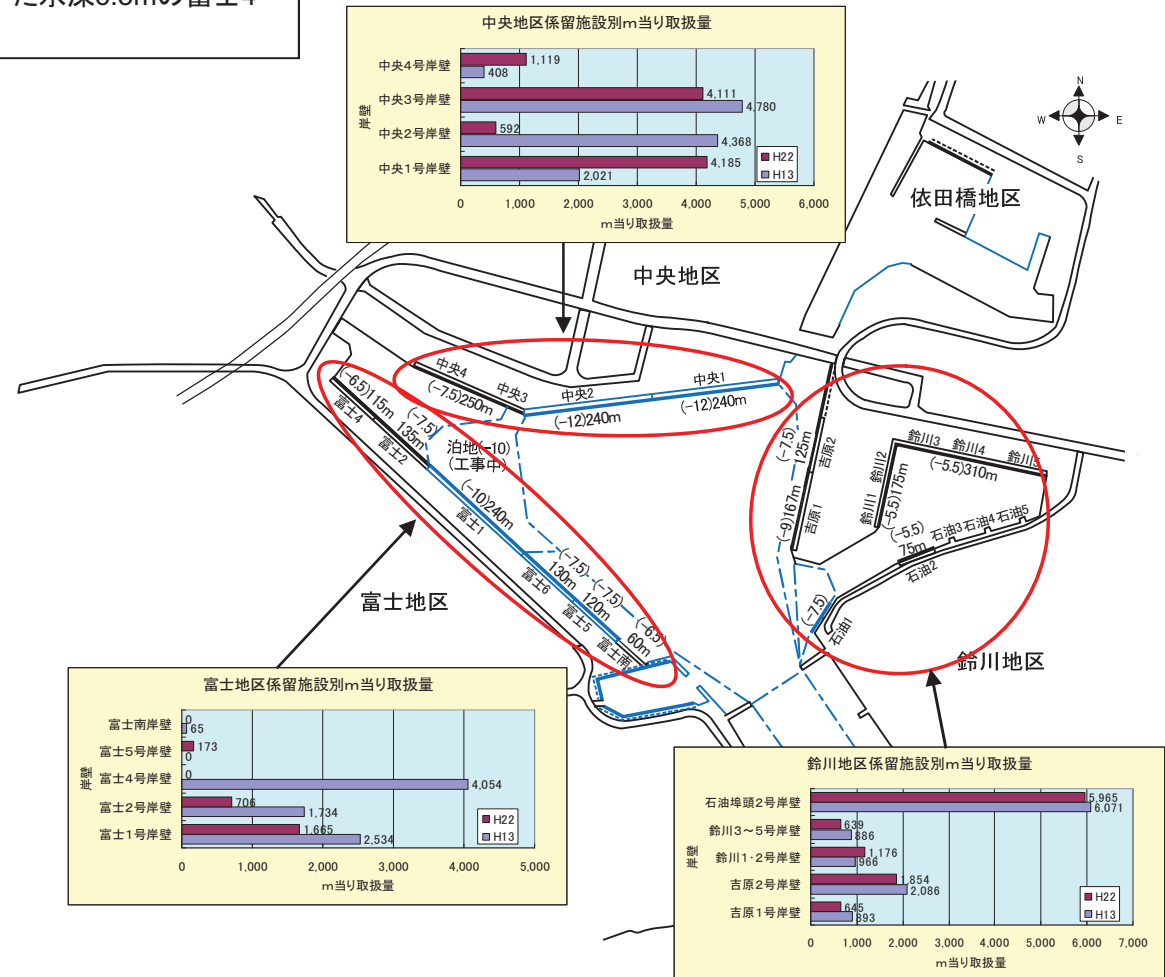
資料：田子の浦港統計年報より作成

地区別岸壁延長あたり取扱貨物量(平成13年,平成22年)



資料：田子の浦港統計年報より作成

水深別岸壁延長あたり取扱貨物量(平成13年,平成22年)

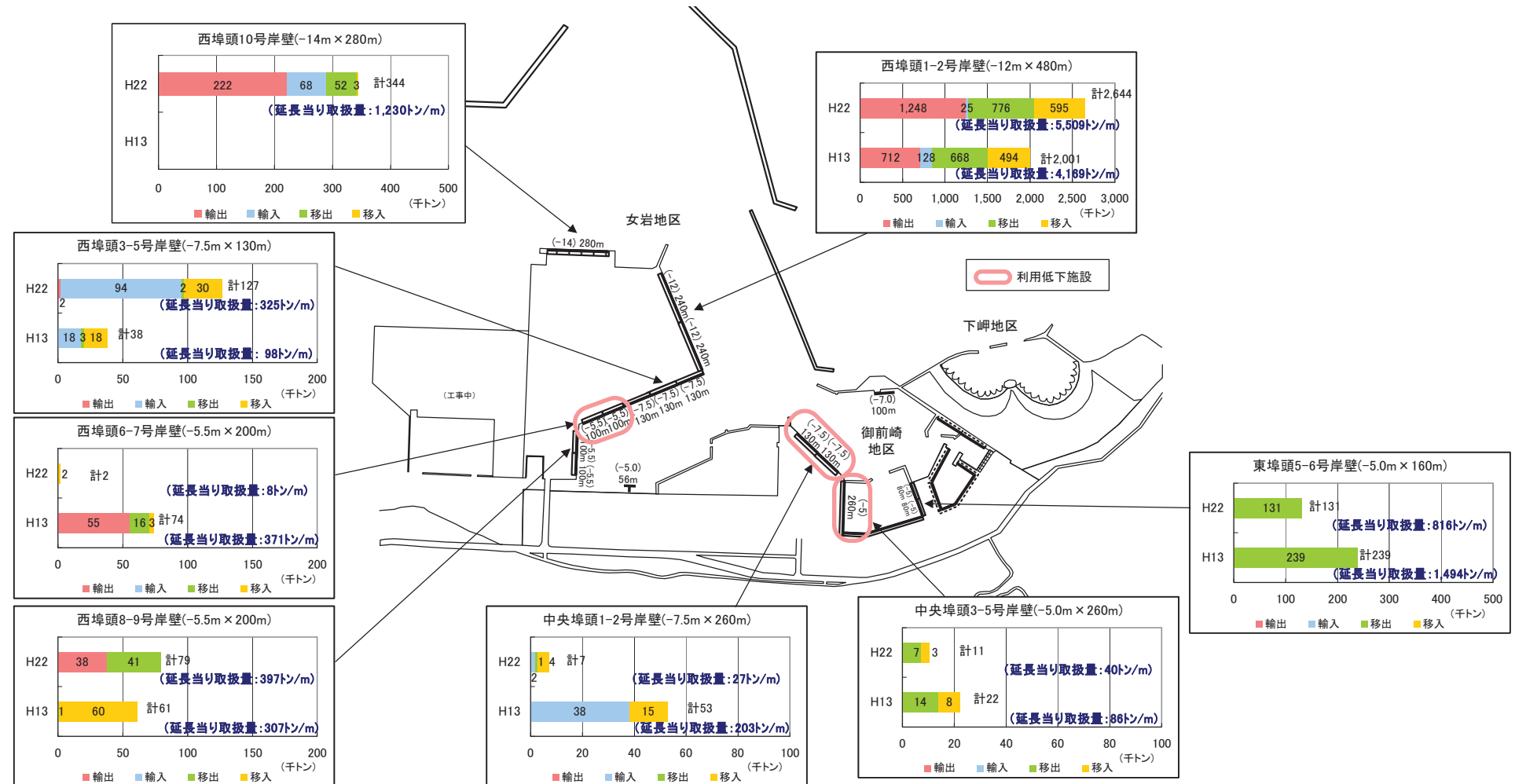


資料：田子の浦港統計年報より作成

係留施設別岸壁延長あたり取扱貨物量(平成13年,平成22年)

【御前崎港の公共埠頭利用状況】

- ・西埠頭1・2号岸壁は、自動車専用船と内貿RORO船が利用しており、平成22年の岸壁延長あたり取扱量は5千トン以上であり、利用頻度が高い。
- ・公共係留施設の利用状況としては、水深5m～7.5mの岸壁の利用が低下している。
- ・特に、中央埠頭の利用が低下しており、原木貨物等の減少により大幅に利用が低下している。



資料: 御前崎港統計年報より作成

(6) 臨港道路ネットワーク機能の強化

【現 状】

- ・清水港周辺の主要道路は、袖師臨港道路や国道1号、国道52号、国道149号、国道150号、三保半島を結ぶ県道三保駒越線があるが、いずれの路線も慢性的に混雑している状態にある。袖師臨港道路は国道1号や国道149号からの一般車両の流入による交通混雑や埠頭に出入りする貨物車両との輻輳が問題となっている。袖師臨港道路の交通量は約3万～3.8万台で、そのうち約6割が普通車等の一般車両である。他の港湾の臨港道路と比較して、全体交通量が多く、大型車混入率が低い特徴があり、一般車両の利用が要因と考えられる。
- ・田子の浦港では、東名高速道路富士ICへ接続する臨港道路において片側1車線区間が一部あり、港湾物流におけるボトルネックとなっている。
- ・御前崎港は、地域高規格道路の金谷御前崎連絡道路に結節する臨港道路4号線が整備され、良好な交通アクセスが確保されている。

【課 題】

- ・清水港においては、袖師～新興津地区における臨港道路の配置見直しや、広域幹線道路及び三保半島へのアクセス強化に向けた臨海部道路体系の見直しを図り、臨港道路ネットワーク機能を強化する必要がある。
- ・田子の浦港においては、背後の主要幹線道路とのアクセス性の向上を図る必要がある。
- ・御前崎港においては、通常時及び被災時における西埠頭のボトルネックを解消するため、新たなアクセス道路を確保(臨港道路の多重化)する必要がある。



4. 3 「防災・危機管理」に関わる課題の抽出・整理

(1) 産業活動維持及び緊急物資輸送のための港湾施設の拡充

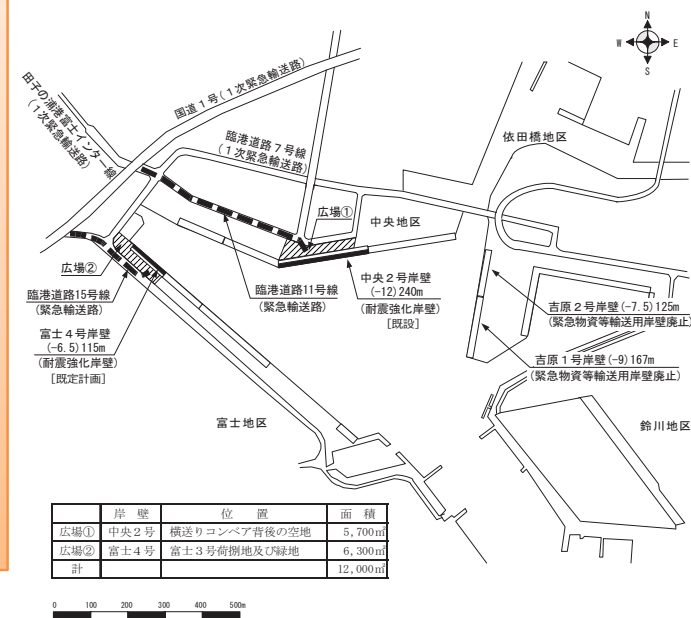
【現状】

- ・東日本大震災における港湾施設の被災に伴い、燃料不足による緊急物資輸送の遅延や産業活動の停滞を招き、港湾機能の喪失による社会的、経済的ダメージが広範囲に及んだ。その中で耐震強化岸壁は、被災直後から被災地外からの自衛隊等の緊急車両や災害対策支援のための人員輸送にフェリーやRORO船に活用される等、被災地の復旧に大きな役割を果たした。
- ・現在、清水港では、耐震強化岸壁が8B（緊急物資輸送用6B・物流機能維持用2B）計画され、5Bが整備完了している。（整備率63%）※興津第一埠頭の既設耐震強化岸壁（水深10m岸壁2B）は、興津埠頭間埋立に伴い廃止される計画であるため、整備率には含まない。
- ・田子の浦港では、耐震強化岸壁が2B（緊急物資輸送用2B）計画され、水深12m岸壁1Bが整備完了している。（整備率50%）また、御前崎港では、耐震強化岸壁が3B（緊急物資輸送用2B・物流機能維持用1B）計画され、3Bとも整備完了している。（整備率100%）

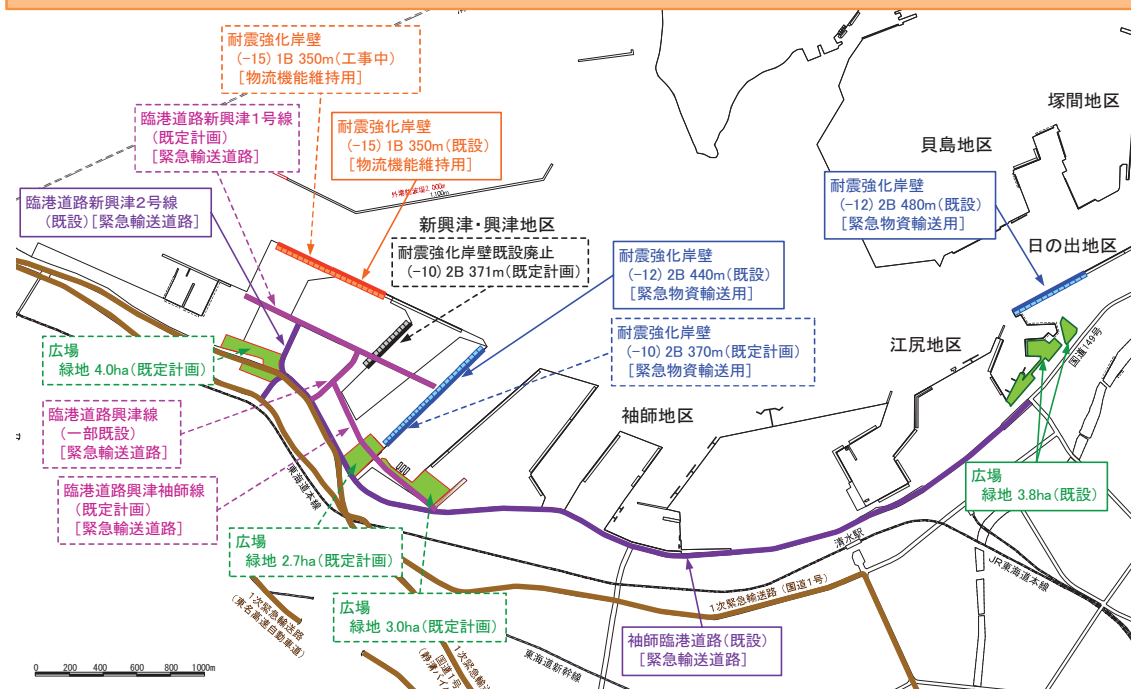
注）整備率：将来の耐震強化岸壁計画数に対する現状の岸壁整備数の割合

【課題】

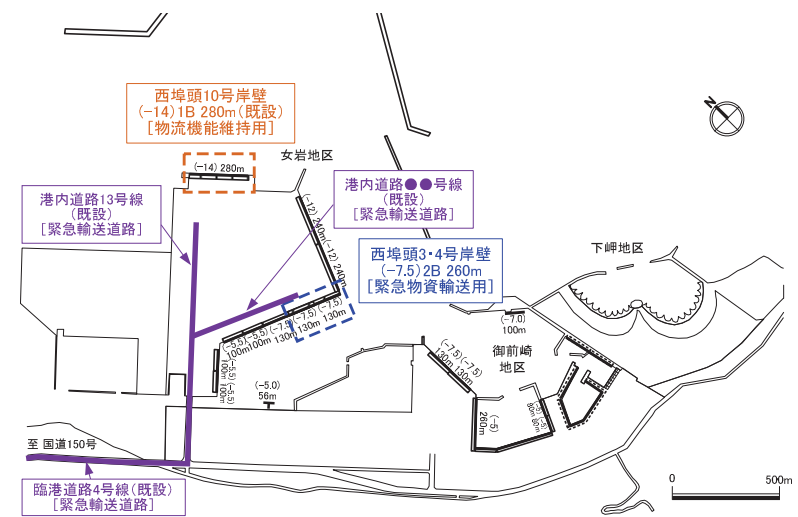
- ・今後は、第4次地震被害想定において設定された緊急物資量をもとに、耐震強化岸壁の整備計画（整備数や整備箇所等）の見直しが必要である。
- ・見直しにより不足する施設については早期整備を進め、防災体制の強化を図る必要がある。



田子の浦港の大規模地震対策施設の整備計画位置図



清水港の大規模地震対策施設の整備計画位置図



御前崎港の大規模地震対策施設の整備計画位置図

(2) 駿河湾港としての危機管理体制の強化

【現状】

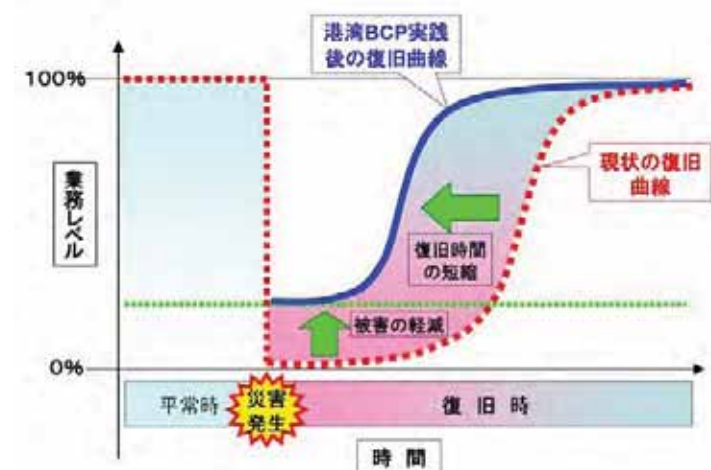
- ・東日本大震災からの教訓として、災害発生から復旧・復興の各段階に応じて、適時適切な対策を講じることの重要性が再認識された。
- ・今後の港湾においては、地震・津波によるリスクシナリオを想定し、予め発災直後の初動から復旧・復興までの行動計画を策定するとともに、耐震性や対津波性を高める施設計画の策定や補強対策等の災害予防策を講じることが求められている。さらに、各港湾での対策の密接な連携による広域的な支援体制の構築が求められている。
- ・現在、清水港、田子の浦港、御前崎港を含む「防災拠点港湾」では、港湾ごとに「地震対策マニュアル」を作成しているとともに、建設業者や物流業者等の団体と防災協定を締結している。

【課題】

- ・第4次地震被害想定にあわせて、突発地震を想定したマニュアルや協定の内容を見直す必要がある。
- ・県内港湾間やさらに広域の連携にかかるマニュアル等を整備する必要がある。
- ・港湾労働者の安全確保や港湾機能の早期回復を図るため上記内容を包括した「港湾BCP」を構築するとともに、災害時における港湾間連携体制の強化を図る必要がある。

港湾BCPの内容

| 項目 | | 目的 | 内容 |
|-------|-------------|------------------|----------------------------|
| 港湾BCP | 港頭地区の被害の軽減 | 人的被害の最小化 | 避難誘導計画の策定 |
| | | 物的被害の最小化 | 施設の補強等の検討・コンテナ等流出対策の検討 |
| | 港湾施設の復旧期間短縮 | 防災拠点機能・物流機能の早期回復 | 初動体制の構築（緊急物資の受入・物流機能の早期回復） |
| | | | 広域連携の検討 |



港湾BCPの概念図

(3) 津波・高潮防災施設の強化・拡充

【現状】

- ・静岡県海岸線延長は505.6kmあり、そのうち、津波対策として整備が必要な延長は279.3kmである。
- ・昭和53年度から沿岸部の津波対策を進めており、防波堤や防潮堤、水門・陸閘等の整備完了延長は平成23年度末現在で250.4kmで、整備率は89.7%である。所管別に見ると、港湾以外の他所管における整備率は100%であるのに対して、港湾・漁港海岸の整備率は80.5%であり、港湾海岸の整備が遅れている状況にある。
- ・海岸堤防の高さは、第3次地震被害想定による津波高と高潮高のいずれか高い方を対象に整備されている。

【課題】

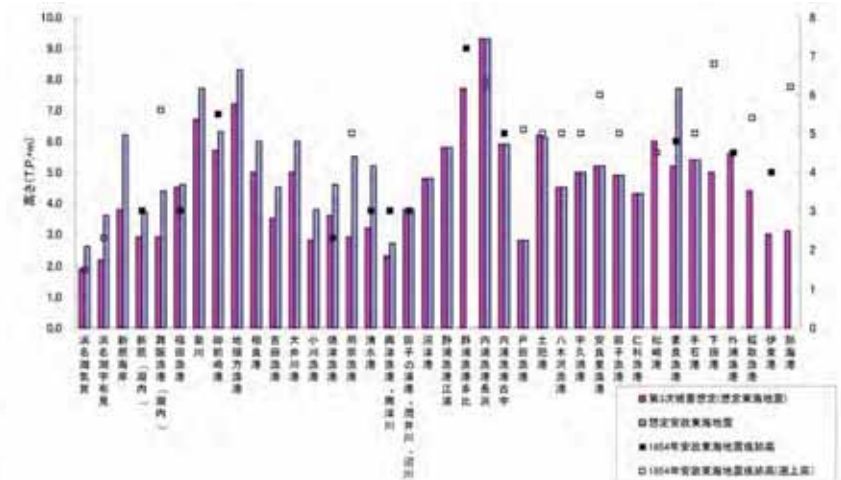
- ・第4次地震被害想定の結果を踏まえた津波・高潮防災施設の整備計画の見直しを行い、未整備区間の早期整備を図る必要がある。
- ・最大規模の津波にも破壊されない粘り強い構造へ補強するなど、津波防災・減災効果が発揮できるよう施設整備の推進を図る必要がある。

| | 海岸線 延長 | 津波対策 必要延長 | 整備済 延長 | 整備率 |
|---------|-----------|--------------|-----------|--------|
| 合計 | 505.6km | 279.3km | 250.4km | 89.7% |
| 港湾・漁港海岸 | 259.8km | 148.5km | 119.6km | 80.5% |
| 他所管海岸 | 245.8km | 130.8km | 130.8km | 100.0% |



資料: 静岡県防災・原子力学会会議 第1回津波対策分科会資料(H23.8.2)より抜粋

静岡県の津波対策施設（防波堤、防潮堤、水門・陸閘）の整備状況図



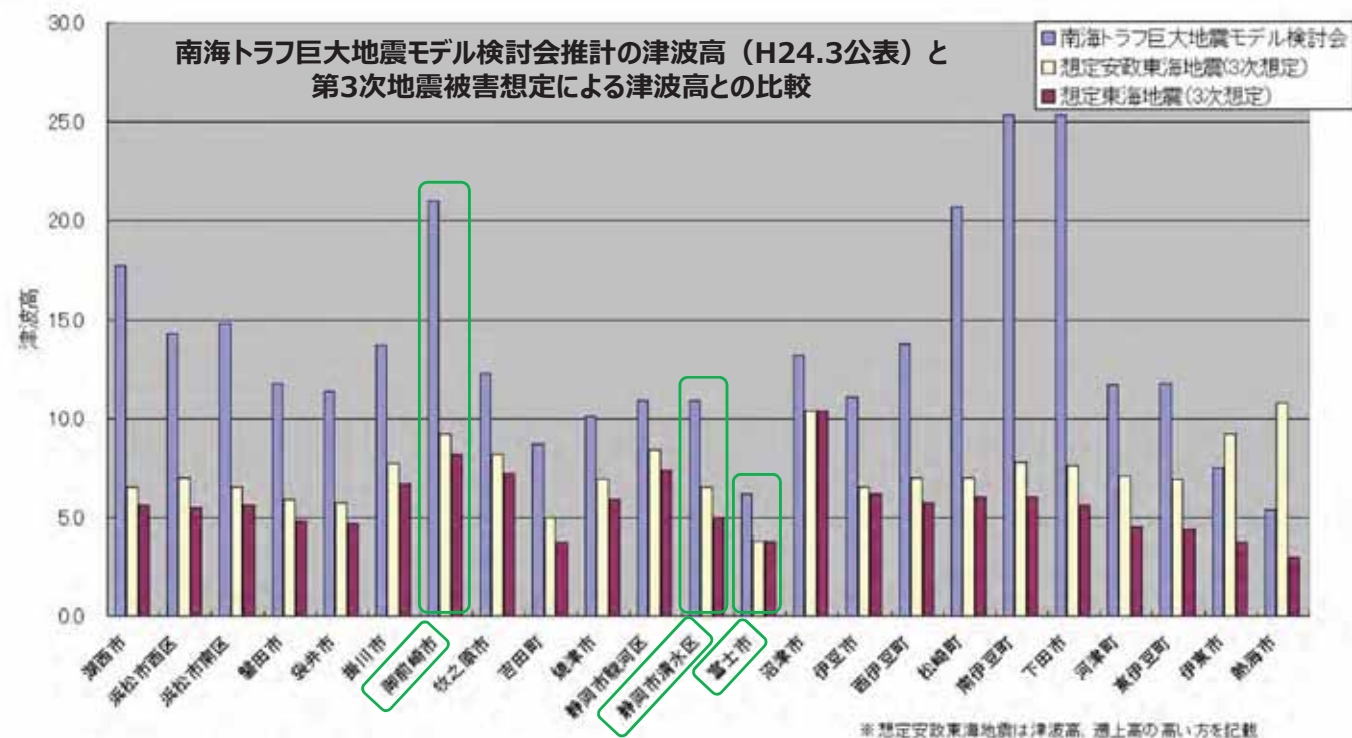
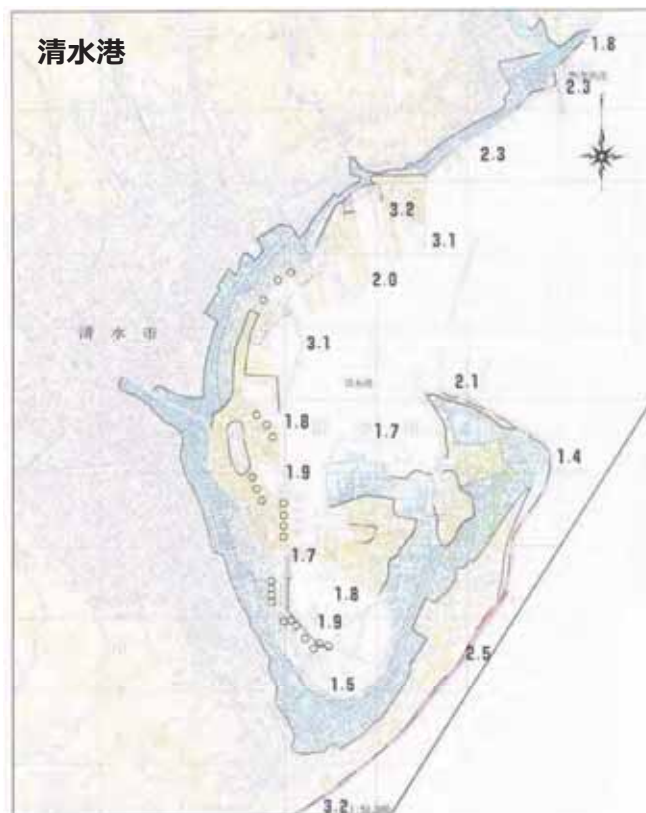
静岡県内における想定津波高さ



まちづくりと一体となった津波防災対策のイメージ

【第3次地震被害想定による津波浸水域想定図】

出典：静岡県地震対策資料No.186-2002「津波」より抜粋



出典：H24年度 静岡県津波対策検討会議配布資料(H24.6)より抜粋

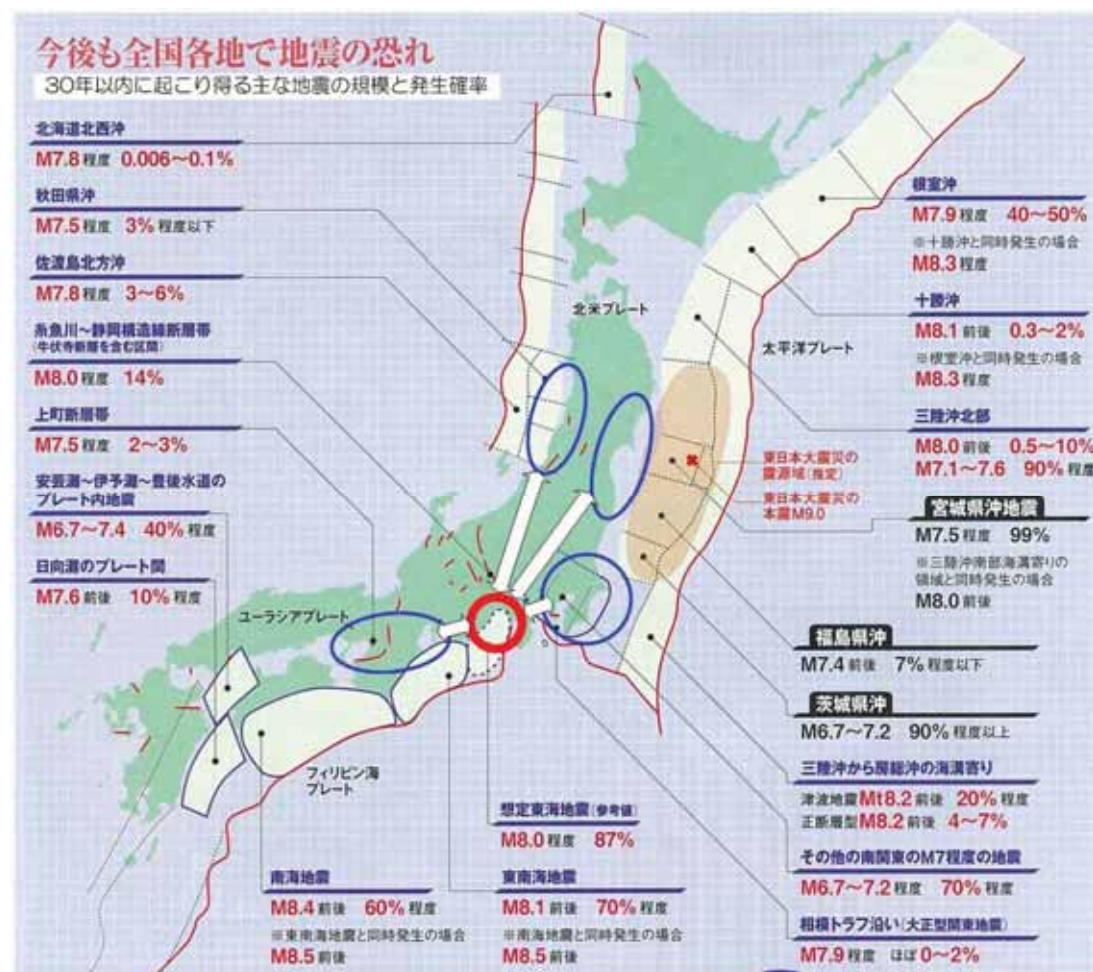
(4) 大規模災害における広域支援への備えの強化

【現状】

- ・東海地震、東南海・南海地震の発生が切迫しており、今後、首都直下型地震を含め、全国各地で大規模な地震が発生する可能性がある。
- ・東日本大震災時には、周辺港湾の活用により、早期に緊急物資等の支援が得られた。今回の震災においては、港湾相互の広域的なバックアップ及び被災地外における物資集積拠点の確保の重要性が認識された。

【課題】

- ・今後は、首都圏や近畿圏等の大都市圏域での地震発生時における緊急物資の輸送支援、コンテナ貨物等の代替港としての役割を担うための体制の確立、港湾施設機能の強化等、広域支援への備えの強化を図る必要がある。



広域的支援における連携体制イメージ

(5) 震災後の災害廃棄物（がれき）への対応

【現状】

- ・第3次地震被害想定では、災害廃棄物（がれき）の発生量を約2,624万トン（約3,043万m³）を推定しており、東日本大震災における被災3県（岩手県、宮城県、福島県）のがれき発生推計量（約2,765万トン）に匹敵する規模である。
- ・平成24年7月末時点の東日本大震災における被災3県のがれき処理状況は、仮置き場への搬入が済んだ撤去率が約72%、再生利用や焼却、埋立処分等による処理・処分率は約16%であり、がれき処理の遅れが問題となっている。
- ・現在、駿河湾港では、清水港や御前崎港において廃棄物処理用地や埠頭整備に伴う埋立計画が位置づけられており、被災後のがれき処分場として利用可能なエリアを有している。

【課題】

- ・未利用地の留保や処分地計画の位置付け等を考慮しながら、港湾空間において、発災時のがれき集積場及び焼却灰等の最終処分場として利用可能ながれき処分場を確保する必要がある。
- ・第4次地震被害想定によるがれき発生量をもとに、県臨海部と内陸部、他県との広域処理に関する連携方策の検討が必要である。

第3次地震被害想定によるがれき発生量

| | がれき発生量 | 備 考 |
|-------------|---------------------------------------|-----------------------|
| 第3次地震被害想定 | 約2,624万トン (約3,043万m ³) | 住宅建築物系合計 の試算値 |
| 東日本大震災（推計量） | 約2,765万トン | H24年7月31日現在 環境省公表値 |
| 撤去済み量 | 約1,990万トン | |
| 撤去率 | 72.0% | |
| 処理・処分量 | 約449万トン | |
| 処理・処分率 | 16.2% | |

※環境省公表資料：3県(岩手県・宮城県・福島県)沿岸市町村の災害廃棄物等の処理状況



4. 4 「交流・生活・環境」に関わる課題の抽出・整理

(1) 海の玄関口としての観光振興への貢献

①クルーズ船受入体制の充実

【現 状】

- ・清水港では国内最大級「飛鳥Ⅱ」をはじめ国内外の旅客船が毎年継続して10隻程度入港しており、日の出4・5号岸壁を利用している。
- ・田子の浦港では、平成24年8月に「ふじ丸」が中央埠頭に入港し、ツアークルーズ船としては初入港となった。
- ・御前崎港では、過去に平成16年で2隻、平成20年で1隻、平成21年で1隻(乗降人数600人)の旅客船(ふじ丸)が入港している。

【課 題】

- ・臨海部の賑わい創出と地域の観光振興に向けて、駿河湾港各港において国内外クルーズ船の受入体制の充実や誘致促進を図る必要がある。



世界の豪華客船が着岸する国際交流拠点
(日の出4・5号岸壁)



H24.8 田子の浦港に入港した「ふじ丸」

【清水港日の出地区】



清水港開港 100 周年記念「帆船フェア」(1999 年)
帆船 9 隻、観客 65 万人

清水港旅客船入港実績(H19年度～H23年度)

| 入港年 | 入港日 | 船名 | 船種 | 総トン数(GT) | 船長(m) | 備 考 |
|-------|--------|------------|----|----------|-------|--------------------|
| H23年度 | 9月22日 | 飛鳥Ⅱ | 客船 | 50,142 | 241.0 | |
| | 10月6日 | 飛鳥Ⅱ | 客船 | 50,142 | 241.0 | |
| | 10月25日 | にっぽん丸 | 客船 | 22,472 | 166.6 | |
| | 11月26日 | 海王丸 | 帆船 | 2,556 | 110.1 | |
| | 1月10日 | 飛鳥Ⅱ | 客船 | 50,142 | 241.0 | |
| | 3月10日 | コロンバス | 客船 | 15,000 | 144.1 | 初入港: 外国客船同時入港初 |
| H22年度 | 3月10日 | アマデア | 客船 | 28,856 | 192.8 | 初入港: 飛鳥の改装船 |
| | 10月7日 | アムステルダム | 客船 | 61,000 | 237.7 | 初入港: 飛鳥の改装船 |
| | 10月14日 | 日本丸 | 帆船 | 2,570 | 110.1 | |
| | 10月20日 | 飛鳥Ⅱ | 客船 | 50,142 | 241.0 | |
| | 11月15日 | 飛鳥Ⅱ | 客船 | 50,142 | 241.0 | |
| | 11月21日 | にっぽん丸 | 客船 | 22,472 | 166.6 | 新生「にっぽん丸」 |
| H21年度 | 11月25日 | 海王丸 | 帆船 | 2,556 | 110.1 | |
| | 12月21日 | 飛鳥Ⅱ | 客船 | 50,142 | 241.0 | |
| | 4月15日 | クリスタルセレニティ | 客船 | 68,870 | 250.0 | ～長崎/大阪/清水/横浜/小樽 |
| | 6月22日 | ハンセアディック | 客船 | 8,378 | 122.8 | ～長崎/大阪/清水/横浜/函館 |
| | 7月18日 | ばしふいづびりなす | 客船 | 26,561 | 183.4 | |
| | 9月30日 | プレーメン | 客船 | 6,752 | 111.5 | 初入港: 横浜/清水/島羽 |
| H20年度 | 10月2日 | ふじ丸 | 客船 | 23,235 | 167.0 | 日本一周: 和歌山/清水/仙台 |
| | 10月19日 | 日本丸 | 帆船 | 2,570 | 110.1 | |
| | 10月19日 | 海王丸 | 帆船 | 2,556 | 110.1 | 開港110周年: 同時入港 |
| | 12月17日 | 飛鳥Ⅱ | 客船 | 50,142 | 241.0 | |
| | 9月23日 | にっぽん丸 | 客船 | 21,903 | 166.6 | 緊急寄港 |
| | 10月17日 | 日本丸 | 帆船 | 2,570 | 110.1 | 東京/清水/横浜 |
| H19年度 | 4月26日 | にっぽん丸 | 客船 | 21,903 | 167.0 | 荒天のため緊急寄港 |
| | 9月21日 | ばしふいづびりなす | 客船 | 26,518 | 183.4 | ワナイトクルーズ 横浜/清水/横浜 |
| | 10月1日 | ハンセアディック | 客船 | 8,378 | 122.8 | 東京/清水/島羽/マリアナ諸島 |
| | 10月13日 | 日本丸 | 帆船 | 2,570 | 110.1 | 東京/清水/衣浦/横浜/名古屋/神戸 |
| | 11月14日 | ばしふいづびりなす | 客船 | 26,518 | 183.4 | 仙台トラベルチャータークルーズ |
| | 12月13日 | 飛鳥Ⅱ | 客船 | 50,142 | 241.0 | 神戸発着Xmas清水クルーズ |
| H18年度 | 1月7日 | 飛鳥Ⅱ | 客船 | 50,142 | 241.0 | |
| | 3月24日 | ふじ丸 | 客船 | 23,235 | 167.0 | |

(資料)清水港管理局Webサイト客船入港情報より作成

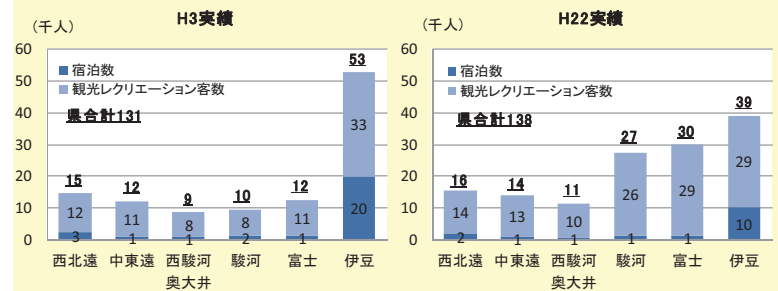
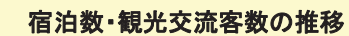
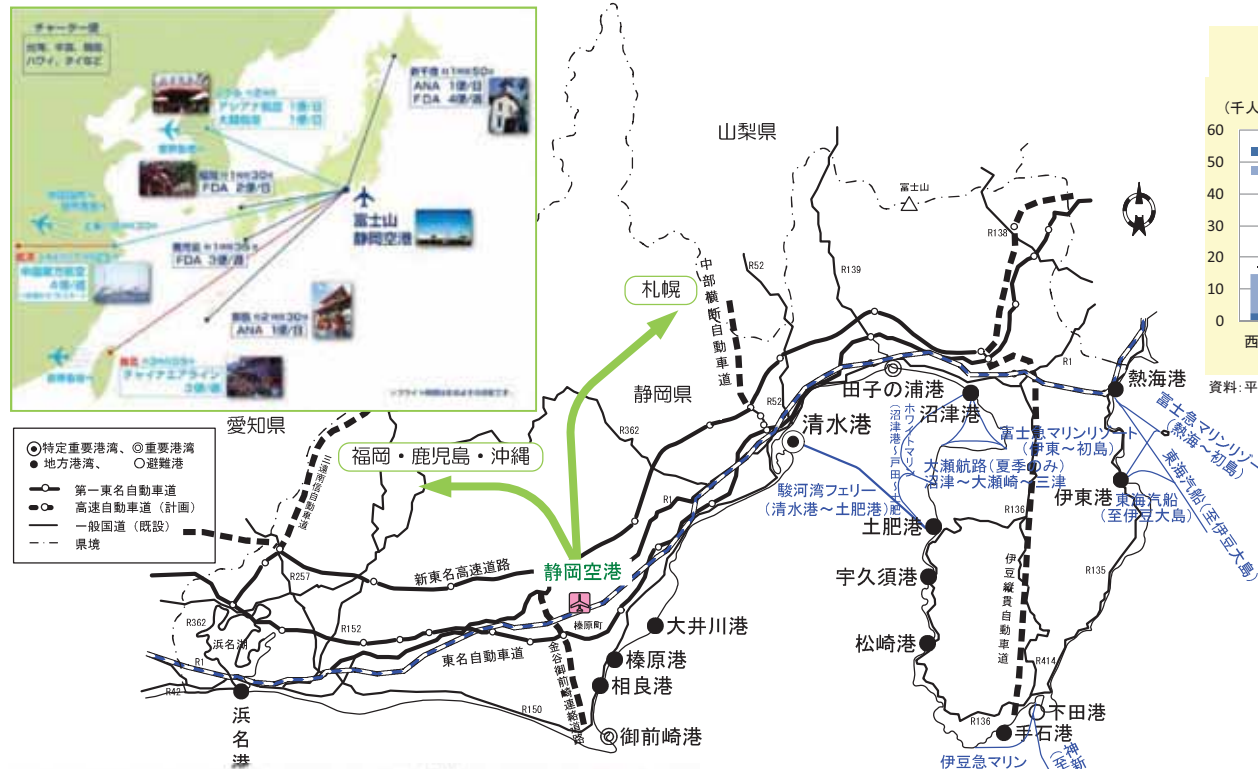
②駿河湾海上ネットワークの充実（空港、道路、鉄道との接続）

【現状】

- ・清水港と西伊豆の土肥港を結ぶ「駿河湾フェリー」が1日4便就航しており、日の出地区日の出5号岸壁を暫定的に利用している。
- ・観光交流客数は、平成22年 年間約14万人であり、平成3年の約13万人より若干増加している。
- ・観光交流客数を地域別にみると、平成3年では約4割を占めていた伊豆地域が約3割に減少し、富士、駿河地域が増加している。

【課題】

- ・観光地及び観光交流客数の多い東エリアと静岡空港を含む西エリアを結ぶ海上ネットワークの充実が必要である。



資料:平成22年度 静岡県観光交流の動向



駿河湾フェリー



| | 清水港発→土肥港着 | | 土肥港発→清水港着 | |
|-----|-----------|-------|-----------|-------|
| 第1便 | 8:00 | 9:05 | 9:20 | 10:25 |
| 第2便 | 10:40 | 11:45 | 12:00 | 13:05 |
| 第3便 | 13:20 | 14:25 | 14:40 | 15:45 |
| 第4便 | 16:00 | 17:05 | 17:20 | 18:25 |

資料:エルハ・ルスト・リームフェリーより作成

（２）交流拠点の形成による観光コンテンツの充実

【現 状】

- ・清水港では、日の出地区にはマリンパーク、マリンターミナル、フェリーや客船に係留する係留施設等が整備されているとともに、江尻地区には清水魚市場“河岸の市”が立地しており、多くの観光客が訪れている。
- ・田子の浦港では、港口右側富士海岸にふじのくに田子の浦みなと公園を整備中(7.6ha)で、富士山の眺望を目当てに多くの来訪者がある。周辺の県道では、田子の浦漁協を始めとする十数軒の食堂で特産品の“しらす”を様々なアレンジして提供する「しらす街道」を展開している。
- ・御前崎港では、御前崎市営の観光物産館「なぶら館」、御前崎海鮮なぶら市場、近接して魚市場があり、賑わい空間となっている。

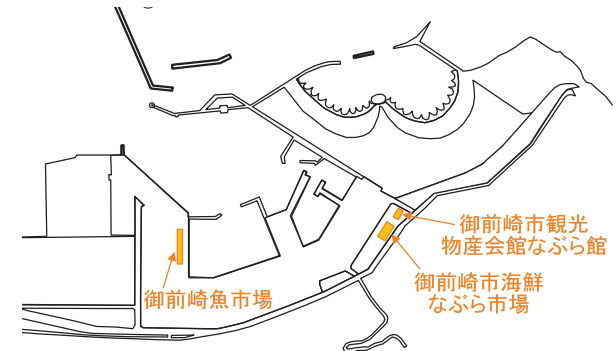
【課題】

- ・既存の交流拠点や漁港区施設(市場や観光物産館)などの有効活用を図り、漁港区を利用した新たな観光拠点を創出する必要がある。



清水港日の出地区

清水港江尻地区



御前崎市観光物産会館なぶら館

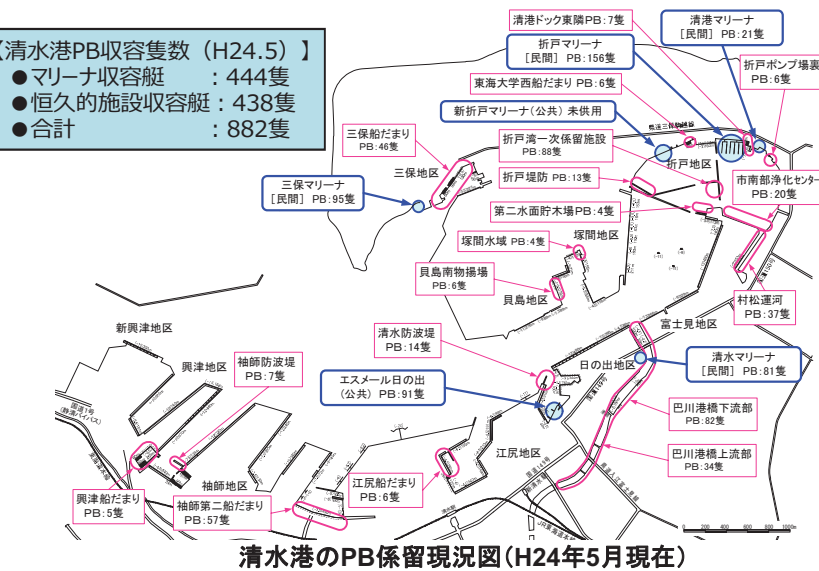
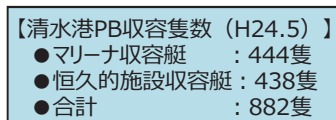
（３）プレジャーボート収容対策の強化と地域活性化への取り組み

【現状】

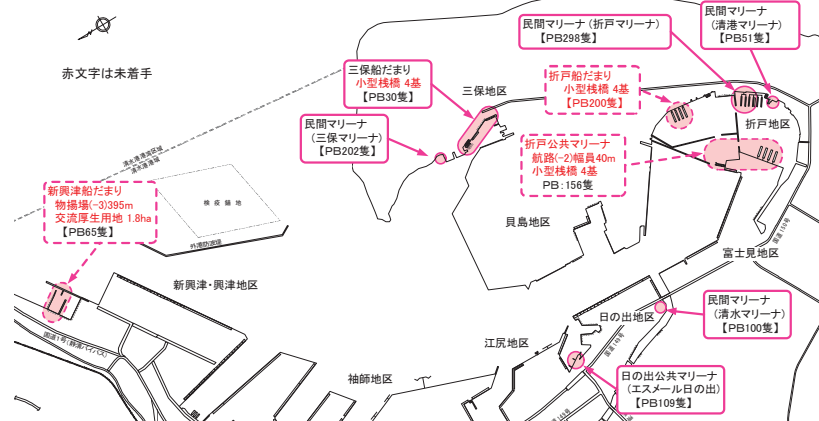
- ・清水港内には平成24年5月時点で882隻のプレジャーボート(以下、PB)が係留しており、うちマリナー収容艇が444隻、恒久的施設収容艇が438隻である。現在の港内PB係留隻数は、収容計画を変更した平成20年当時(1,021隻)に比べ、15%程度減少している。
- ・田子の浦港内には、平成24年8月時点で港奥部の沼川河口付近に87隻(うち港湾区域内41隻)のPB係留が係留している。
- ・御前崎港では、200隻収容可能な御前崎港マリナーが整備され、平成24年8月末時点で178隻が係留している。(港湾計画上の収容計画隻数770隻)

【課題】

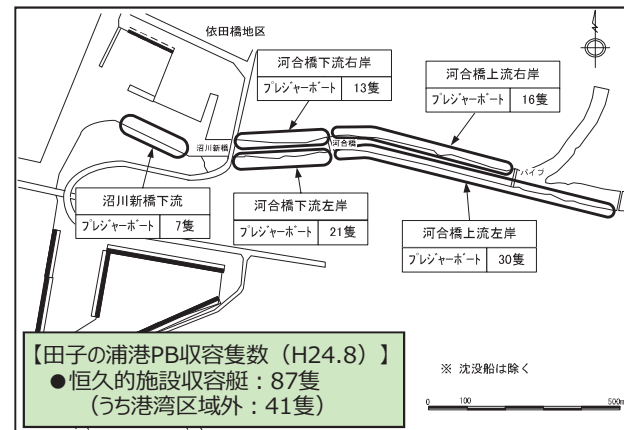
- ・PB需要は減少傾向にあるものの、港内の安全性の向上や利用面・景観面における良好な水域空間を確保するため、プレジャーボート収容対策を強化するとともに、海洋レジャーの集客性を生かした商業機能の導入等、地域活性化に向けた取り組みを検討していく必要がある。



清水港のPB係留現況図(H24年5月現在)



清水港のPB收容計画位置図(H16年 港灣計画改訂時)



田子の浦港のPB係留現況図(H24年8月現在)



田子の浦港のPB收容計画位置図
(H22年 港灣計画輕易な変更時)



御前崎港のPB係留現況図(H24年7月現在)

（４）憩いと安らぎの空間の確保

【現状】

- ・清水港の既設緑地は日の出地区清水マリンパークのみで、その他地区の港湾緑地・海浜は未整備である。新興津地区にはかつての自然海岸の再生を目的とした人工海浜と背後の海浜緑地の一体的整備が計画されているほか、各地区に親水あるいは休息緑地が計画されている。
- ・清水港の港湾緑地の整備計画面積は合計37.9haで臨港地区面積全体の約7%を占めるが、これは、「21世紀国土交通のグランドデザイン（H13年6月）」で示された港湾空間の緑化率目標値10%により低く状況である。
- ・田子の浦港には8.8haの緑地が整備されており、計画・工事中の未整備の緑地は15.2haである。港口部の海岸沿いに親水緑地が計画され、そのうち港口右側の富士海岸においては、“ふじのくに田子の浦みなと公園”が整備中（7.6ha）である。
- ・御前崎港には25.4haの緑地が整備されており、さらに13.9haの緑地が計画されている。

【課題】

- ・これまでの港湾整備やSOLASによる保安強化に伴い喪失した水際線・緑地空間を確保するため、未整備緑地の早期整備を推進していく必要がある。



(イベント広場)



(城壁上)



【清水マリンパーク(シンボル緑地)】



田子の浦港の緑地整備・計画位置図



御前崎港の緑地整備・計画位置図

(6) 港湾の運営における自然エネルギー導入の推進

【現状】

- ・静岡県の新エネルギー導入目標と導入実績をみると、風力・バイオマス発電は目標値を大幅に上回る実績となっている。太陽光発電の達成率は約8割である中で、現在、清水港中部電力用地内において2014年度の稼働予定とする「メガソーラーしみず発電所」が建設中である。
- ・平成24年7月1日よりスタートした「再生可能エネルギーの固定価格買取制度」により、メガソーラーと言われる大規模太陽光発電所（出力1メガワット程度以上）の計画が相次いで発表され、臨海部の広い用地を活用した太陽光発電施設の設置が全国各地で計画されている。
- ・駿河湾港においては、既に御前崎港で風力発電施設が3基設置されており、清水港で「メガソーラーしみず発電所」のほか、鈴与グループ倉庫の屋根を活用したメガソーラー発電事業が新たに計画されているなど、臨海部空間を活かした自然エネルギーの導入が着々と進んでいる。

【課題】

- ・港湾空間の優位性を活かし、臨海部の工業用地等の積極的な活用を進め、自然エネルギーの導入を推進する必要がある。
- ・臨海部における環境負荷の低減に貢献するため、自然エネルギーの導入とあわせて、港湾運営の電力供給に向けた取り組みが必要である。

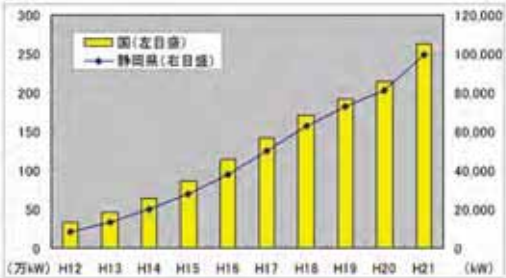
静岡県内の新エネルギー等導入量

| 新エネルギー等 導入率 | 平成14（2002）年度 （プラン策定時） | | 平成21（2009）年度 （現 状） A | | 平成22（2010）年度 （目標値） B | | 達成率 A／B |
|----------------|--------------------------|----------|-------------------------|----------|-------------------------|----------|------------|
| | 2.6％ | | 5.1％ | | 5％以上 | | |
| 種 類 | 原油換算 | 設備容量 | 原油換算 | 設備容量 | 原油換算 | 設備容量 | — |
| 太陽光発電 | 0.48万kl | 1.98万kW | 2.43万kl | 9.94万kW | 3.13万kl | 12.78万kW | 77.8％ |
| 風力発電 | 0.18万kl | 0.40万kW | 2.02万kl | 4.51万kW | 1.44万kl | 3.22万kW | 140.2％ |
| バイオマス発電 | 0.00万kl | 0.00万kW | 2.23万kl | 2.16万kW | 1.01万kl | 0.98万kW | 220.8％ |
| 廃棄物発電 | 1.68万kl | 1.27万kW | 5.17万kl | 3.91万kW | 8.41万kl | 6.35万kW | 61.6％ |
| 太陽熱利用 | 5.61万kl | — | 5.96万kl | — | 10.76万kl | — | 55.4％ |
| バイオマス熱利用 | 0.00万kl | — | 3.99万kl | — | 1.98万kl | — | 201.5％ |
| 温度差エネルギー | 0.00万kl | — | 0.00万kl | — | 1.72万kl | — | 0.0％ |
| 廃棄物熱利用 | 0.24万kl | — | 0.40万kl | — | 0.71万kl | — | 56.7％ |
| 天然ガスコージェネレーション | 22.96万kl | 26.17万kW | 39.48万kl | 45.01万kW | 32.37万kl | 36.90万kW | 122.0％ |
| 合 計 | 31.15万kl | 29.82万kW | 61.69万kl | 65.54万kW | 61.53万kl | 60.22万kW | — |

| | | | | |
|--------------|---------|---------|---------|-------|
| 燃料電池 | 0.02万kW | 0.03万kW | 7.24万kW | 0.5% |
| クリーンエネルギー自動車 | 0.32万台 | 3.01万台 | 7.7万台 | 39.1% |

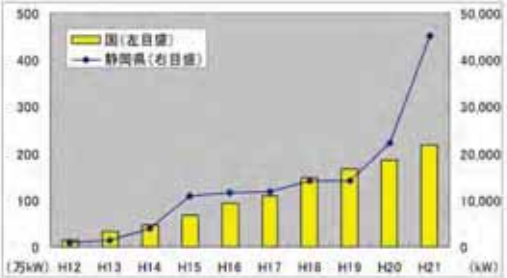
※ クリーンエネルギー自動車には、電気自動車、燃料電池自動車、ハイブリッド自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ディーゼル代替LPガス自動車を含みます。

太陽光発電の導入状況（累計）



〔注〕国の出典は「E.A（数年）、静岡県は全制電力購入に係る設備容量（年度）」「E」国の出典はNEDO。静岡県は出力10kW以上の施設（試験運転中のものを除く）

風力発電施設の導入状況（累計）



（出典）「ふじのくに新エネルギー等導入倍增プラン（H23.3）静岡県」より抜粋

港湾における風力発電施設の導入状況

【風力発電施設の港湾空間立地のメリット】

- (1) 風が強く、比較的安定している
- (2) 産業集積地に近く、系統連系の面で有利
- (3) 資材搬入・輸送が容易
- (4) 騒音・振動等问题が比較的少ない

| 都道府県 | 港湾名 | 基 数 | 出力(kw) |
|------|-------|-----|--------|
| 北海道 | 石狩湾新港 | 3 | 4,800 |
| | 室蘭港 | 4 | 4,940 |
| | 瀬棚港 | 10 | 14,400 |
| 秋田 | 船川港 | 1 | 1,500 |
| | 秋田港 | 3 | 4,500 |
| 山形 | 酒田港 | 13 | 21,200 |
| | 鹿島港 | 20 | 40,400 |
| 千葉 | 千葉港 | 4 | 5,240 |
| 東京 | 東京港 | 3 | 3,650 |
| 神奈川 | 横浜港 | 1 | 2,400 |
| 静岡 | 御前崎港 | 3 | 2,910 |
| 愛知 | 三河港 | 14 | 27,630 |
| 兵庫 | 都志港 | 1 | 1,500 |
| 島根 | 益田港 | 1 | 1,950 |
| 福岡 | 北九州港 | 11 | 16,990 |
| 沖縄 | 金武湾港 | 1 | 1,950 |

注：発電量が1,000kW以上の港湾
資料：国土交通省港湾局 H21.3実績

臨海部に立地する出力1MW以上の太陽光発電施設

| 発電所名 | 総出力(kw) | 所在地 | 運転開始 | 事業者 |
|---------------|---------------|------------|------------|---------------------|
| ■稼働中 | | | | |
| 仙台太陽光発電所 | 2,000 | 宮城県宮城郡七ヶ浜町 | 2012.5.25 | 東北電力 |
| 浮島太陽光発電所 | 7,000 | 神奈川県川崎市 | 2011.8.10 | 東京電力 |
| 扇島太陽光発電所 | 13,000 | 神奈川県川崎市 | 2011.12.19 | |
| 堺太陽光発電所 | 10,000 | 大阪府堺市 | 2010.10.5 | 関西電力 |
| 福山太陽光発電所 | 3,000 | 広島県福山市 | 2011.12.1 | 中国電力 |
| 磐瀬太陽光発電所 | 1,000 | 福岡県北九州市 | 2008.2.22 | 電源開発 |
| ■計画 | | | | |
| メガソーラーしみず発電所 | 8,000 | 静岡県静岡市清水区 | 2014年度予定 | 中部電力 |
| 清水港メガソーラー発電 | 1,300 | 静岡県静岡市清水区 | 2012年度予定 | 鈴与グループ |
| グリーンフロント堺 | 18,000 | 大阪府堺市 | 計画中 | 関西電力、シャープ |
| 宇部太陽光発電所 | 3,000 | 山口県宇部市 | 2014年度予定 | 中国電力 |
| 泉大津フェニックス | 18,000 | 大阪府泉大津市 | 計画中 | 大阪府 |
| 釧路市西港臨海工業団地 | 1,000 | 北海道釧路市 | 2012年度予定 | 国際工業HD |
| ソーラー・ウィンド共同事業 | 50,000 | 愛知県田原市 | 2013年度予定 | 三井物産、東芝、東レ、三井化学 |
| 小松島港赤石地区 | 2,800 | 徳島県小松島市 | 計画中 | ソフトバンク |
| マリニピア沖洲 | 2,000 | 徳島県徳島市 | 計画中 | ソーラーウェイ |
| 廃棄物最終処分場跡地 | | | | |
| 大分臨海工業地帯 | 70,000～80,000 | 大分県大分市 | 検討中 | 丸紅、昭和電工、日本触媒 |
| 大分臨海工業地帯 | 26,000 | 大分県大分市 | 検討中 | 日産自動車、日揮 |
| 鹿児島市七ツ島IH社有地 | 70,000 | 鹿児島県鹿児島市 | 計画中 | 京セラ、IH、みずほホールディング銀行 |

資料：新聞、電力会社HP等より作成

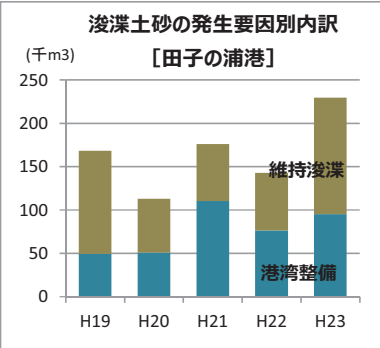
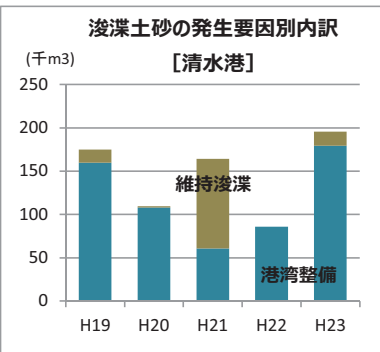
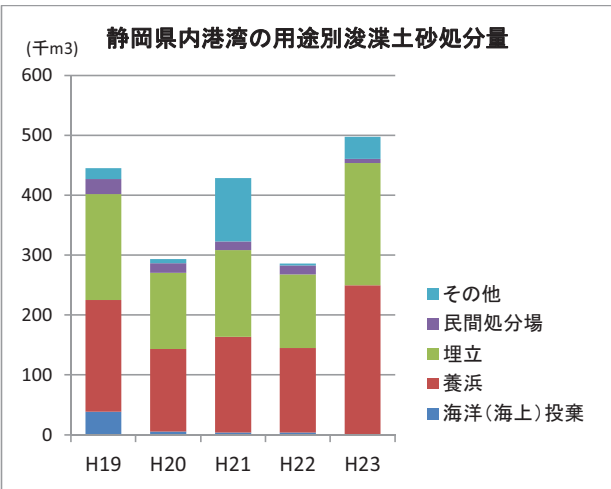
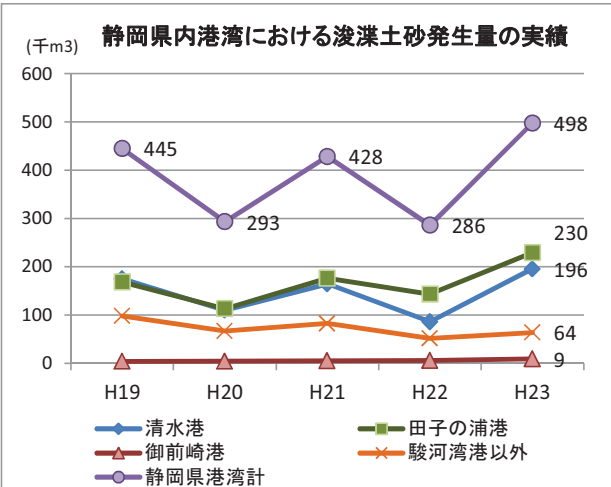
(7) 浚渫土砂処分への対応拡充

【現状】

- ・静岡県内港湾においては、年間約30万～50万m³の浚渫土砂が発生しており、平成23年では田子の浦港が約23万m³、清水港が約20万m³となっている。主に田子の浦港は維持浚渫、清水港は港湾整備による発生土砂であり、港内の養浜や埋立用として処分されている。
- ・港湾発生土砂の海洋投棄処分は、ロンドン条約による厳しい規制を受け年々縮小しており、平成23年は約1千トンとわずかな量まで減少している。
- ・田子の浦港港口部では、西から東への沿岸漂砂により西防波堤先端部から砂礫が航路部へ流入し、防波堤周辺において航路埋没が発生しており、維持浚渫を行う必要が生じている。(富士川方面から移動する10万m³/年の土砂のうち4.3万m³が海底谷へ、5.7万m³が堆積又は港口方面へ流出)

【課題】

- ・港内における受入可能エリアが限定されているなか、今後とも継続する維持浚渫や今後の港湾整備に伴い発生する浚渫土砂を効率的かつ適正に処理するため、受け入れ先の確保や発生土砂の減量化やリサイクル化等、浚渫土砂処分への対応拡充を図る必要がある。



(資料)静岡県港湾局提供資料より作成

