

駿河湾港整備基本計画(案)

－ 新しい時代にふさわしい日本の玄関 －
『スマート・ポート 駿河湾』の実現に向けて

平成26年 月

静岡県交通基盤部港湾局

目 次

はじめに

| | |
|--|----|
| 第1章 駿河湾港の課題と果たすべき役割 | 1 |
| 1. 1 駿河湾港の現状と課題 | 1 |
| 1. 1. 1 駿河湾港の概況 | 1 |
| 1. 1. 2 駿河湾港が果たしている役割 | 10 |
| 1. 1. 3 物流・産業機能に関わる課題 | 12 |
| 1. 1. 4 防災・危機管理機能に関わる課題 | 26 |
| 1. 1. 5 交流・生活・環境機能に関わる課題 | 33 |
| 1. 2 駿河湾港のポテンシャル | 46 |
| 1. 3 駿河湾港が果たすべき役割 | 48 |
| 第2章 物流・産業機能の施策の方向 | 50 |
| 2. 1 貨物需要の将来見通し | 50 |
| 2. 1. 1 駿河湾港取扱貨物量の将来予測 | 50 |
| 2. 1. 2 荷姿別の将来予測 | 51 |
| 2. 2 埠頭利用の再編・集約 | 63 |
| 2. 2. 1 再編・集約による物流機能の最適化 | 63 |
| 2. 2. 2 遊休埠頭の利用転換の促進 | 67 |
| 2. 3 ターミナルの拡充 | 71 |
| 2. 3. 1 大水深コンテナターミナルの整備促進と 多様なニーズに対応可能なコンテナターミナルの整備 | 71 |
| 2. 3. 2 外内貿 RORO ターミナルの強化 | 73 |
| 2. 3. 3 バルク貨物船の大型化への対応促進 | 75 |
| 2. 4 港湾用地の有効活用 | 81 |
| 2. 4. 1 高度ロジスティクス機能の導入 | 81 |
| 2. 4. 2 原材料、製品輸送需要に対応した物流機能の拡充と 循環資源貨物取扱機能の強化 | 82 |
| 2. 5 内陸拠点との連携強化 | 84 |
| 2. 5. 1 背後幹線道路へのアクセス強化 | 84 |
| 2. 5. 2 産業集積拠点や広域集配拠点とのネットワーク強化 | 87 |
| 第3章 防災・危機管理機能の施策の方向 | 88 |
| 3. 1 静岡県の防災政策 | 88 |
| 3. 1. 1 第4次地震被害想定の概要 | 88 |
| 3. 1. 2 静岡県みなと機能継続計画の概要 | 92 |
| 3. 1. 3 災害別の駿河湾港の被害想定と影響（強み・弱み） | 95 |
| 3. 2 避難・防護対策の拡充 | 96 |

| | | |
|------------|--------------------------------------|------------|
| 3. 2. 1 | 港内滞留者等の避難対策の強化と 避難施設の拡充及び船舶の避難対策 | 96 |
| 3. 2. 2 | 津波・高潮防護ラインの性能の再点検と整備促進 | 99 |
| 3. 2. 3 | 防波堤のねばり強い構造への改良 | 102 |
| 3. 3 | 緊急対応力の強化 | 104 |
| 3. 3. 1 | 緊急物資等の海陸輸送における結節点の強化 | 104 |
| 3. 3. 2 | SOLAS 対応等の保安対策の強化 | 107 |
| 3. 3. 3 | エネルギー関連施設の再点検と整備促進 | 109 |
| 3. 3. 4 | 漂流物（コンテナ、船舶等）対策の強化 | 111 |
| 3. 4 | 物流機能継続性の確保 | 113 |
| 3. 4. 1 | 産業活動維持用の耐震強化岸壁等の確保 | 113 |
| 3. 4. 2 | 駿河湾港内でのバックアップ体制に配慮した施設規模と配置の見直し | 115 |
| 3. 4. 3 | 田子の浦港中央航路の保全、航路機能維持 | 116 |
| 3. 5 | 広域連携への対応 | 117 |
| 3. 5. 1 | 周辺地域との広域支援体制や代替機能の確保 | 117 |
| 3. 5. 2 | 県内の広域的ながれき処分体制への支援 | 118 |
| 第4章 | 交流・生活・環境機能の施策の方向 | 119 |
| 4. 1 | 交流機能の強化 | 119 |
| 4. 1. 1 | 外内航クルーズ船等受入体制の強化 | 119 |
| 4. 1. 2 | 湾内海上ネットワークの構築と対応施設の確保 | 121 |
| 4. 1. 3 | 交流・観光施設の拡充 | 122 |
| 4. 1. 4 | 港湾緑地、海浜の整備促進 | 125 |
| 4. 2 | レクリエーション機能の強化 | 127 |
| 4. 2. 1 | プレジャーボート収容施設の確保と 海洋レジャー産業の導入空間の確保 | 127 |
| 4. 3 | 自然環境の保全 | 129 |
| 4. 3. 1 | 水質・底質改善の継続 | 129 |
| 4. 3. 2 | 海洋投棄に代わる土砂処分場の確保 | 129 |
| 4. 3. 3 | 港湾における再生可能エネルギー利用の促進 | 131 |
| 第5章 | 駿河湾港の整備基本計画 | 133 |
| 5. 1 | 駿河湾港の将来像 | 133 |
| 5. 2 | 機能分担と連携のあり方 | 135 |
| 5. 2. 1 | 物流・産業機能の分担と連携のあり方 | 135 |
| 5. 2. 2 | 防災・危機管理機能の分担と連携のあり方 | 137 |
| 5. 2. 3 | 交流・生活・環境機能の分担と連携のあり方 | 139 |
| 5. 3 | 空間利用構想 | 142 |
| 5. 3. 1 | 空間利用の基本方針 | 142 |
| 5. 3. 2 | 駿河湾港の空間利用構想図 | 143 |

| | | |
|---------|-------------------------|-----|
| 5. 4 | 機能別の整備プロジェクト実施計画 | 149 |
| 5. 4. 1 | 物流・産業機能の整備プロジェクト実施計画 | 149 |
| 5. 4. 2 | 防災・危機管理機能の整備プロジェクト実施計画 | 177 |
| 5. 4. 3 | 交流・生活・環境機能の整備プロジェクト実施計画 | 188 |
| 5. 5 | 港湾別の整備基本計画 | 216 |
| 5. 5. 1 | 清水港の整備基本計画 | 216 |
| 5. 5. 2 | 田子の浦港の整備基本計画 | 219 |
| 5. 5. 3 | 御前崎港の整備基本計画 | 222 |
| 第6章 | 今後の展開に向けて | 225 |

第1章 駿河湾港の課題と果たすべき役割

1. 1 駿河湾港の現状と課題

1. 1. 1 駿河湾港の概況

(1) 駿河湾港の位置

静岡県は、500km を超える海岸線に国際拠点港湾 1 港、重要港湾 2 港、地方港湾 12 港、合計 15 の港湾を有し、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、韓国まで約 1,000km、中国東岸や台湾まで約 2,000km の位置にあり、北米や欧州を結ぶ大型定期船が行き交う基幹航路を有している。背後地域には、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は高いが、東の京浜港、西の名古屋港に挟まれており、これらの港湾との競争が激しくなっている。

また、背後には、東西に国内輸送の大動脈である国道 1 号バイパスや東名高速道路、新東名高速道路が整備され、山梨県及び長野県方面には国道 52 号や建設中の中部横断自動車道などの優れた交通アクセスを有している。これらの道路網と駿河湾港、富士山静岡空港による陸・海・空の交通網が結びつくことで、更なる交通アクセスの向上が期待されている。

表 1-1 静岡県の港湾

| 種別 | 港湾名 | 所在地 | 管理者 | 備考 | |
|--------|------|-----------|--------------|-----------|--|
| 国際拠点港湾 | 清水 | 静岡市 | 県 清水港管理局 | | |
| 重要港湾 | 田子の浦 | 富士市 | 県 田子の浦港管理事務所 | | |
| | 御前崎 | 御前崎市・牧之原市 | 県 御前崎港管理事務所 | | |
| 地方港湾 | 熱海 | 熱海市 | 県 熱海土木事務所 | | |
| | 伊東 | 伊東市 | 県 | 避難港 | |
| | 下田 | 下田市 | 県 | | |
| | 手石 | 南伊豆町 | 県 | 下田土木事務所 | |
| | 松崎 | 松崎町 | 県 | | |
| | 宇久須 | 西伊豆町 | 県 | | |
| | 土肥 | 伊豆市 | 県 | 沼津土木事務所 | |
| | 沼津 | 沼津市 | 県 | | |
| | 榛原 | 牧之原市 | 県 | 御前崎港管理事務所 | |
| | 相良 | 牧之原市 | 県 | | |
| | 浜名 | 湖西市・浜松市 | 県 | 浜松土木事務所 | |
| | 大井川 | 焼津市 | 市 | 大井川港管理事務所 | |

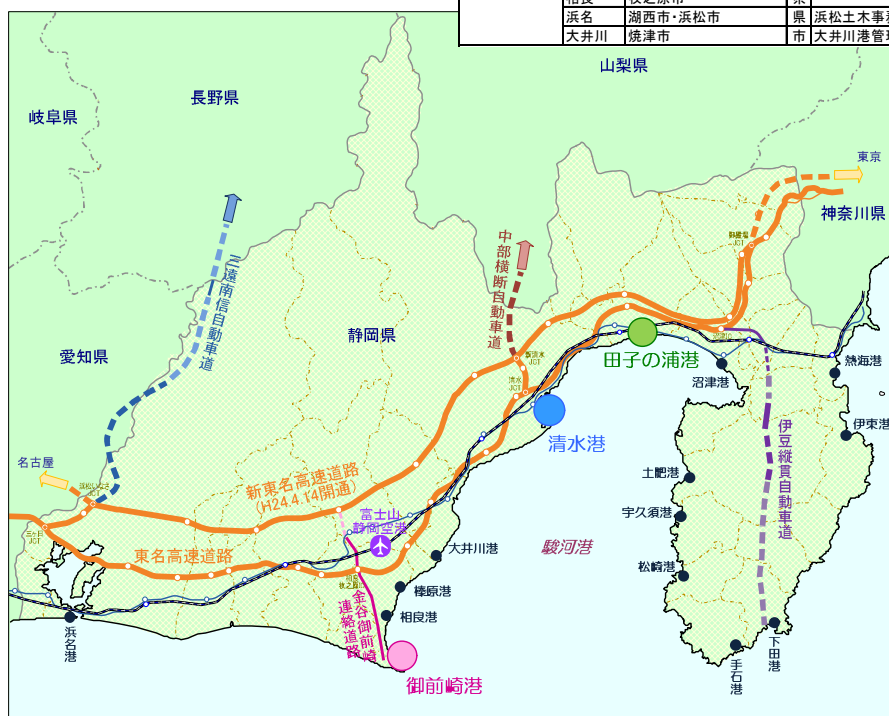


図 1-1 駿河湾港の位置図

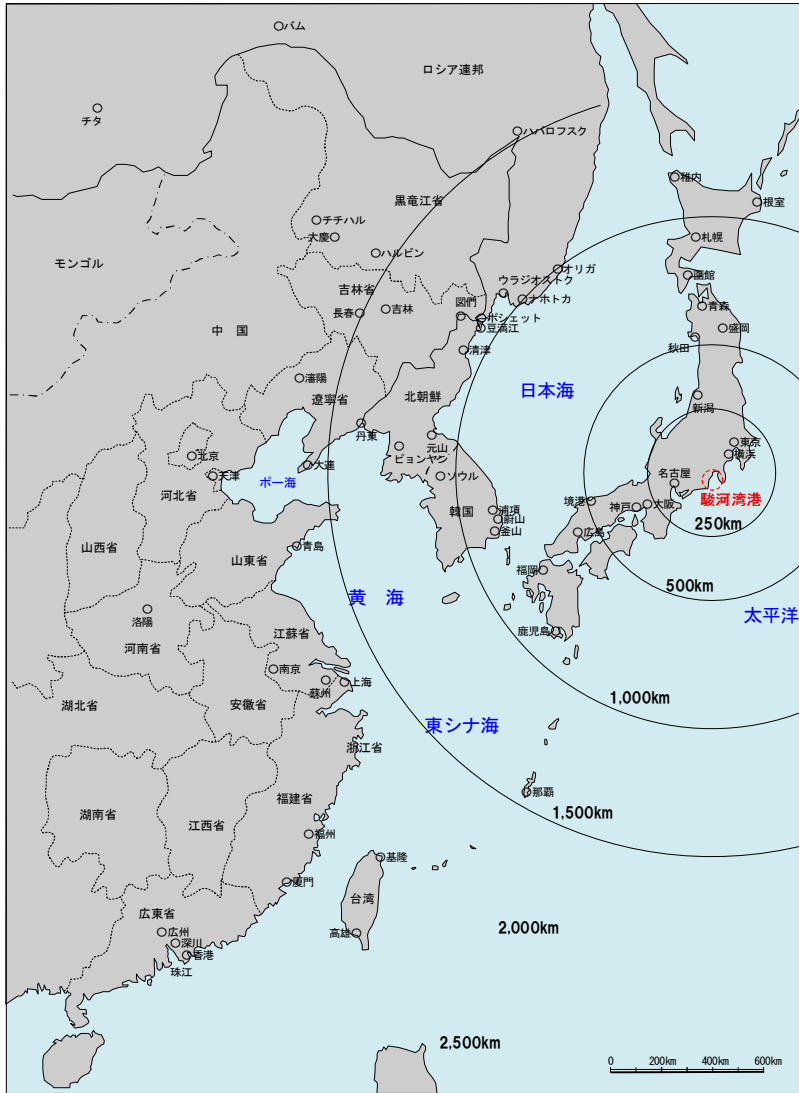


図 1-2 アジア地域における駿河湾港の位置



図 1-3 日本における駿河湾港の位置

（２）駿河湾港の歴史

【古代（飛鳥時代）】

駿河湾沿岸における港の歴史は古く、飛鳥時代白村江の戦いにおいて、親交のあった百済を支援するため、斉明天皇により駿河国に造船が命じられるとともに、現在の清水港より百済へ救済船が出港した。

【中世（鎌倉時代～戦国時代）】

鎌倉時代には、東海道を東西に結ぶ海運により年貢をはじめとする様々な物資輸送が行われるようになり、さらに日本を一周する廻船のルートが成立していたと考えられており、駿河湾の沿岸部にもこの海上交通の進展にともない日常的に人や物資の輸送が行われていたとされている。

室町時代南北朝期には、駿河国内の寺領から集められた年貢が駿河国江尻津や小河津から鎌倉や高野山の外港に運ばれるなど、これら湊が大きな廻船の出入りにより賑わい、様々な物資の海上輸送が次第に拡大していったが、明応7年（1498年）に太平洋岸を襲った地震と津波により駿河湾沿岸の海上交通や漁村生活は一旦壊滅したと言える。

戦国時代終期になると再び安全で確実な海上交通や交易が行われるようになり、清水湊をはじめ、沼津湊、内浦、吉原湊、小川湊、相良湊などが駿河湾沿岸の代表的な交易湊として栄えた。明応地震で壊滅した江尻に代わり巴川河口に形成された清水湊は、諸国からの廻船が入出港し物資が揚げ積みされ、関所や蔵だけでなく、今川家の殿屋敷もあり、駿府の外港として重要視されていたことがうかがえる。また、吉原湊は東海道の宿と富士川の渡り場とが一体となった湊として発展し、さらに富士山の信仰圏である、尾張、伊勢、志摩、大和などの諸国に対して湊の門戸を開いていたとされ、人の往来や物資の集積や流通が活発に行われていた。

【近世（江戸時代）】

江戸時代には、人口が急増する江戸の消費物資を安定的に確保する目的から、地元の船だけでなく駿河湾の沖合を往来する諸国廻船などの夜間の航行や日和待湊へ安全に入港させるため、幕府により現在の灯台である燈明堂や湊明堂が各地に設置された。座礁による難船の危険が多い御前崎の「見尾火燈明堂」や、伊豆半島沿岸の異常海象時に日和待湊へ避難するための石廊崎の「長津呂湊明堂」などが代表的なものである。

この時代、清水湊では、米穀をはじめ油・塩・酒などが主要取扱品目であり、中でも甲信州からの年貢米は甲州廻米と呼ばれ、富士川の河口岩淵河岸まで舟運により河下げされ、岩淵から蒲原浜へ馬背で陸送後、蒲原浜から小廻船に積込まれ清水湊で大廻船に積替えられ江戸へ送られていた。また、甲州廻米と正反対のコースにより瀬戸内地方からの塩が清水湊を経由し、甲信州方面へ回漕されていた。また、吉原湊でも、周辺地域の各河川から

沼川を経て年貢米が運ばれるなど、河川舟運と海運の結節点として重要な湊であった。

【近代（明治時代～大正時代）】

明治時代の駿河湾沿岸の港は、茶の取扱いとともにますます発展していった。茶はできるだけ早く外国輸出港である横浜港に運送する必要があったため、茶に関してはすべて和船から蒸気船輸送に切り替わることになり、この頃清水港では近代的な波止場が建設され、旧来の河港から海港へ大きく変貌していった。

駿河湾港の近代港湾としての幕開けは、明治 32 年（1899 年）8 月 4 日に清水港が開港外国貿易港に指定されたことに始まり、これにより直接海外へ輸出する便が就航し、清水港の後背地の静岡市は国内の輸出製茶市場の中心地となった。

大正時代になると、清水港では肥料原料の大豆粕や石炭などを輸入し、輸出はほぼ全部が緑茶でありさらに輸出量も圧倒的に多く、現代と同じく輸出超過の港であった。大正 7 年（1923 年）9 月 1 日に起こった関東大震災により、東京湾は壊滅的な被害を受け、東京湾の木場の代替機能の役割を清水港が果たしたことから、以後清水港での輸入木材の取扱いが続くことになった。

【現代（昭和）】

清水港は、大正 9 年（1920 年）重要港湾に指定された後、昭和 13 年（1938 年）までに二期の修築工事を行い、昭和 27 年（1952 年）特定重要港湾（現在は国際拠点港湾）に指定された。その後も袖師、興津地区に外国貿易埠頭を建設するなど、高度経済成長期の静岡県経済の発展とともに港湾機能も拡充されていった。昭和 45 年（1970 年）には海上コンテナの取り扱いを開始するなど、世界的なコンテナ時代の流れにも対応し、オートバイや楽器、缶詰などがコンテナ貨物として清水港から輸出されることとなった。

田子の浦港は、昭和 27 年（1952 年）地方港湾に、その後、昭和 39 年（1964 年）重要港湾に指定された。急速に伸長する岳南工業地帯の工業生産を背景とし、昭和 33 年（1958 年）から本格的な港湾建設に着手し、昭和 43 年（1968 年）までに各埠頭の整備が完了した。トウモロコシ、ウッドチップ、木材などが主要輸入品として取り扱われた。

御前崎港は、昭和 11 年（1936 年）避難港に指定され、その後、昭和 26 年（1951 年）地方港湾に、昭和 50 年（1975 年）重要港湾（避難港の指定は解除）に指定された。避難港としての整備から内航海運を中心とした地方港湾の整備、木材港及び多目的港としての整備が進められた。高度経済成長期における県内の木材需要量の急増に伴い、清水港の施設能力不足を補完するため、田子の浦港とともに、南洋材等の原木輸入基地としての役割も果たしてきた。

（参考文献）静岡県史通史編 1～6、静岡県の土木史、清水港開港 100 年史

(3) 駿河湾港取扱貨物量の長期推移

駿河湾港の取扱貨物量は、統計が開始された昭和23年は清水港しかなく、76万トンであったが、戦後の高度経済成長に支えられて順調に増加し、昭和36年には691万トンとなった。昭和37年に田子の浦港が、昭和42年には御前崎港が供用開始し、取扱貨物量は昭和48年に2,567万トンに達したが、昭和40年代後半から昭和50年代前半に発生した第1次、第2次の石油ショックにより、昭和50年には1,953万トンまで減少し、その後も伸び悩み2,100～2,200万トン程度で推移した。

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50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、平成元年には2,680万トンに達した。

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て増加傾向は鈍化したものの、平成12年には既往最高の2,954万トンに達した。その後は、再び伸び悩み傾向に入るも平成20年までは2,800万トン前後を維持していた。しかし、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2,130万トンと大きく減少した。

平成22年には、世界同時不況の収束による景気の復調から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おり、平成24年では2,337万トンとなっている。

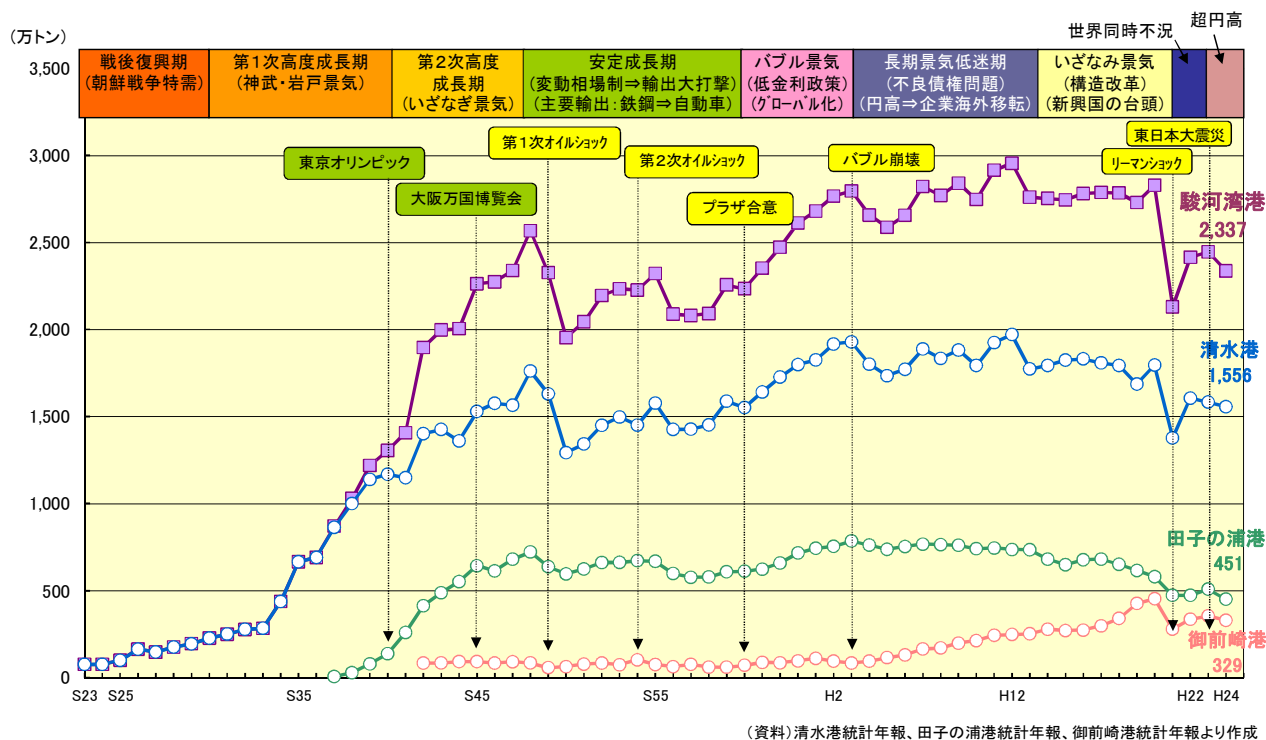


図 1-4 駿河湾港取扱貨物量の長期推移(昭和23年～平成24年)

(4) 保有機能

駿河湾港が保有する機能は、以下に示すとおり整理される。

表 1-1 駿河湾港の保有機能

| 機能 | | 清水港 | 田子の浦港 | 御前崎港 |
|----------------|---------------|--|------------------------------------|---|
| 物流・産業機能 | 外内貿 コンテナ機能 | ・欧米基幹航路 ・近海・東南アジア航路 | | ・近海・東南アジア航路 |
| | RORO 機能 | | | ・九州航路 |
| | バルク機能 | ・穀物 ・エネルギー(石油類、LNG) ・水産品、循環資源貨物 | ・穀物 ・エネルギー(石油類) ・セメント、循環資源貨物 | ・完成自動車 ・循環資源貨物 |
| | 生産機能 | ・食料品、金属、化学等 | ・製紙、食品、水産等 | ・鉄鋼、化学、水産等 |
| 防災・危機 管理機能 | 位置づけ | ・防災拠点港湾 | ・防災拠点港湾 | ・防災拠点港湾 |
| | 耐震強化 岸壁 | ・物流機能維持用 ・緊急物資等輸送用 | ・緊急物資等輸送用 | ・物流機能維持用 ・緊急物資等輸送用 |
| 交流・生活・ 環境機能 | 交流系 | ・クルーズ船埠頭(兼用) ・フェリー(土肥航路) ・観光交流施設 (エスパルストリームプラザ、河岸 の市、清水マリパーク等) | ・田子の浦漁港(しらす祭り) ・しらす街道 | ・観光交流施設 (御前崎海鮮なぶら市場、 観光物産会館なぶら館、 御前崎魚市場) |
| | レジャー系 | ・マリーナ(エメール日の出、 折戸マリーナ等)、PB 係留場 | | ・御前崎マリーナ |
| | 環境系 | ・人工海浜、緑地 ・土砂処分場 | ・緑地(ふじのくに田子の浦 みなと公園) | ・人工海浜、緑地 ・風力発電施設 |

注:旅客系機能のうち、清水港はクルーズ船の受入埠頭(貨物兼用)が固定されているため保有機能とした。



図 1-5 清水港の保有機能



図 1-6 田子の浦港の保有機能



図 1-7 御前崎港の保有機能

(5) 取扱貨物の概況

駿河湾港の取扱貨物量は、平成13年の27,595千トンから平成20年の28,291千トンまで緩やかな増加傾向にあったが、世界同時不況の影響により平成21年には21,300千トンまで約25%の減少となった。その後、回復に転じているものの、やや停滞気味にあり、平成24年は23,365千トンと平成21年の約10%増となっている。

港湾別の貨物量構成比は、平成24年では駿河湾港の取扱貨物量のうち清水港が67%、田子の浦港が19%、御前崎港が14%となっている。平成13年と比較すると、清水港が3ポイント増、田子の浦港が8ポイント減、御前崎港が5ポイント増となっている。

表 1-2 駿河湾港の港湾別取扱貨物量の推移

| | H13 | H14 | H15 | H16 | H17 | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 | H23 | H24 |
|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 駿河湾港 | 27,595 | 27,519 | 27,435 | 27,805 | 27,871 | 27,845 | 27,289 | 28,291 | 21,300 | 24,146 | 24,465 | 23,365 |
| 清水港 | 17,731 | 17,929 | 18,242 | 18,310 | 18,084 | 17,927 | 16,870 | 17,953 | 13,771 | 16,057 | 15,833 | 15,563 |
| 田子の浦港 | 7,343 | 6,807 | 6,488 | 6,765 | 6,812 | 6,511 | 6,158 | 5,805 | 4,733 | 4,730 | 5,082 | 4,510 |
| 御前崎港 | 2,521 | 2,783 | 2,705 | 2,730 | 2,975 | 3,407 | 4,261 | 4,532 | 2,795 | 3,359 | 3,550 | 3,292 |

資料：各港の港湾統計年報より集計

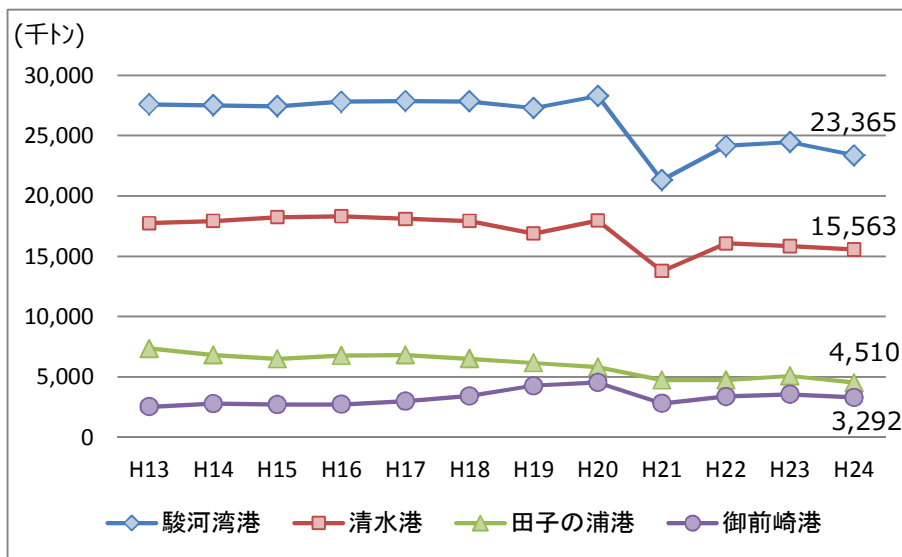


図 1-8 駿河湾港の港湾別取扱貨物量の推移

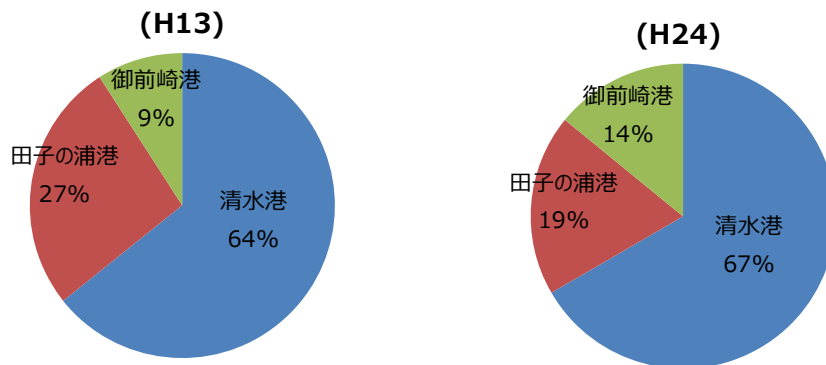


図 1-9 駿河湾港の港湾別取扱貨物量構成比の変化

荷姿別の推移を見ると、コンテナは平成19年の7,136千トンまで順調に増加したが、平成21年は4,913千トンまで減少した。その後は回復に転じ、平成24年は6,332千トンとなっている。バルク貨物は、過去一貫して減少傾向にあり、平成21年から一段の減少となっている。RORO貨物は増加、フェリーは平成20年以降減少傾向にある。

荷姿別の貨物量構成比は、平成13年と平成24年では、コンテナが9ポイント増、バルクが14ポイント減、ROROが2ポイント増、フェリーが2ポイント増となっている。

表1-3 駿河湾港の荷姿別取扱貨物量の推移

| | | | (千ト) | | | | | | | | | | | |
|------|----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 港名 | 公専 | 荷姿 | H13 | H14 | H15 | H16 | H17 | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 | H23 | H24 |
| 駿河湾港 | 公共 | コンテナ | 4,858 | 4,987 | 5,682 | 6,221 | 6,290 | 6,957 | 7,136 | 6,587 | 4,913 | 5,864 | 6,191 | 6,332 |
| | | バルク | 14,823 | 14,331 | 13,402 | 13,708 | 13,905 | 13,590 | 13,615 | 13,481 | 9,840 | 10,460 | 10,619 | 9,400 |
| | | RORO | 1159.2 | 1138 | 1288.3 | 1274.7 | 1363.9 | 1443.3 | 1424.8 | 1538.7 | 1123 | 1371.3 | 1439.6 | 1511 |
| | | フェリー | 26 | 520 | 651 | 634 | 657 | 687 | 705 | 653 | 442 | 416 | 357 | 389 |
| | 計 | 20,865 | 20,976 | 21,024 | 21,838 | 22,216 | 22,677 | 22,880 | 22,260 | 16,318 | 18,111 | 18,607 | 17,632 | |
| | 専用 | 6,730 | 6,543 | 6,412 | 5,967 | 5,654 | 5,168 | 4,409 | 6,030 | 4,982 | 6,035 | 5,858 | 5,733 | |
| 合計 | | 27,595 | 27,519 | 27,435 | 27,805 | 27,871 | 27,845 | 27,289 | 28,291 | 21,300 | 24,146 | 24,465 | 23,365 | |

資料:各港の港湾統計年報より集計

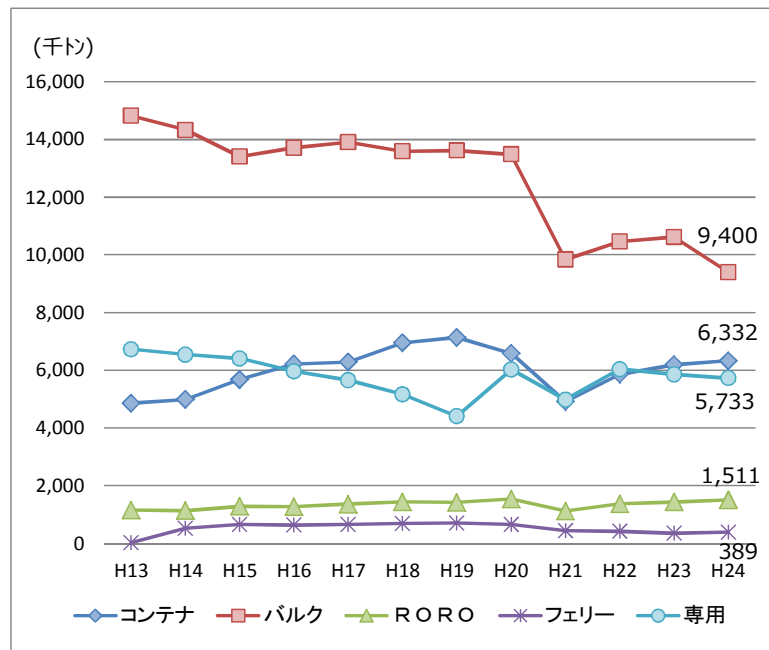


図1-10 駿河湾港の荷姿別取扱貨物量の推移

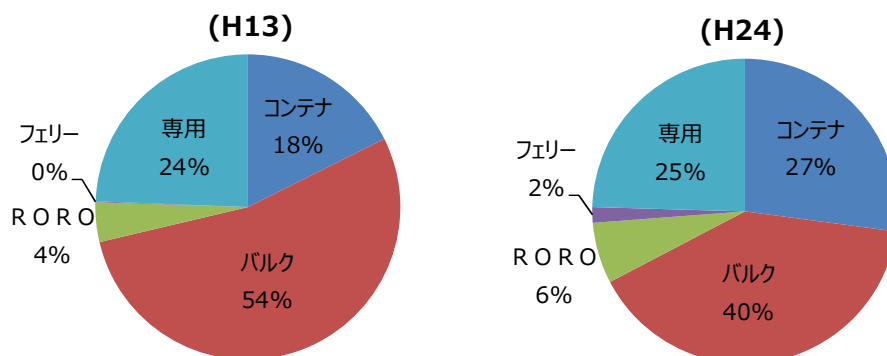


図1-11 駿河湾港の荷姿別取扱貨物量構成比の変化

1. 1. 2 駿河湾港が果たしている役割

現在、駿河湾港が果たしている役割は、以下のとおり整理される。

(1) 物流・産業機能

駿河湾港は、外内貿コンテナ機能やバルク機能、内貿ユニットロード機能等の多様な海上輸送機能や石油類及びLNGのエネルギー基地を有している。海上貨物輸送における基幹的輸送モードであるコンテナ貨物においては、「平成20年全国輸出入コンテナ貨物流動調査」によると、静岡県は輸出貨物の62%、輸入貨物の54%を駿河湾港で取り扱っている。

これらの機能により、全国第3位（平成24年速報値）の製造品出荷額等を誇る県内製造業の原材料及び製品の輸送基盤として生産活動を支えている。このような既存製造業の生産活動の維持や新たな企業誘致により、雇用の確保を通じて、地域経済の発展及び県民の暮らしの安定に貢献している。

また、物流空間に隣接して工業用地を保有し、多くの製造業や物流業が立地しており、産業空間の確保とこれら立地産業による雇用の確保を通じて、県民の暮らしの安定に貢献している。

表 1-4 物流・産業機能の駿河湾港 3 港の役割

| 清水港 | 田子の浦港 | 御前崎港 |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">■ 基幹航路が就航する国内有数の国際海上コンテナ取扱機能を持つ静岡県の国際ゲートウェイ■ 先進のサービスを提供し静岡県経済及び我が国経済を支える物流拠点■ 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バルク貨物の海上輸送拠点■ 背後地域の産業活動や県民生活を支える静岡県東部のエネルギー供給基地(石油類) | <ul style="list-style-type: none">■ 静岡県中西部のものづくりを支える国際物流ターミナルを中心とした物流拠点■ 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 |

(2) 防災・危機管理機能

駿河湾港は、静岡県地域防災計画にしたがい大規模災害時における緊急・復旧物資や支援物資の輸送並びに企業の生産活動を維持するための耐震強化岸壁や背後の人命や財産を防護するための海岸堤防等の整備が進められている。

また、外貿埠頭においては、SOLAS 条約に基づき、国際海上運送への不法な行為を防止する保安対策を実施している。

これらの取り組みにより、県民の暮らしの安全・安心を守るとともに、非常時における物流機能の維持に対する信頼性の向上により、企業のリスク軽減にも貢献している。

表 1-5 防災・危機管理機能の駿河湾港 3 港の役割

| 清水港 | 田子の浦港 | 御前崎港 |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ 緊急物資の 1 次搬入基地となる静岡県中部の防災拠点港湾 ■ 県中部及び西伊豆の防災港湾への緊急物資の中継基地 ■ 震災時の応急・復旧活動に寄与するエネルギー供給・備蓄拠点 (LNG、石油類) | <ul style="list-style-type: none"> ■ 緊急物資の 1 次搬入基地となる静岡県東部の防災拠点港湾 ■ 震災時の応急・復旧活動に寄与するエネルギー供給・備蓄拠点 (石油類) | <ul style="list-style-type: none"> ■ 緊急物資の 1 次搬入基地となる静岡県西部の防災拠点港湾 ■ 県西部の防災港湾への緊急物資の中継基地 |

(3) 交流・生活・環境機能

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静岡県の海の玄関口として機能しているとともに、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、多様な観光・レジャー活動の場として多くの人々に利用されている。このような多様な交流・海洋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。

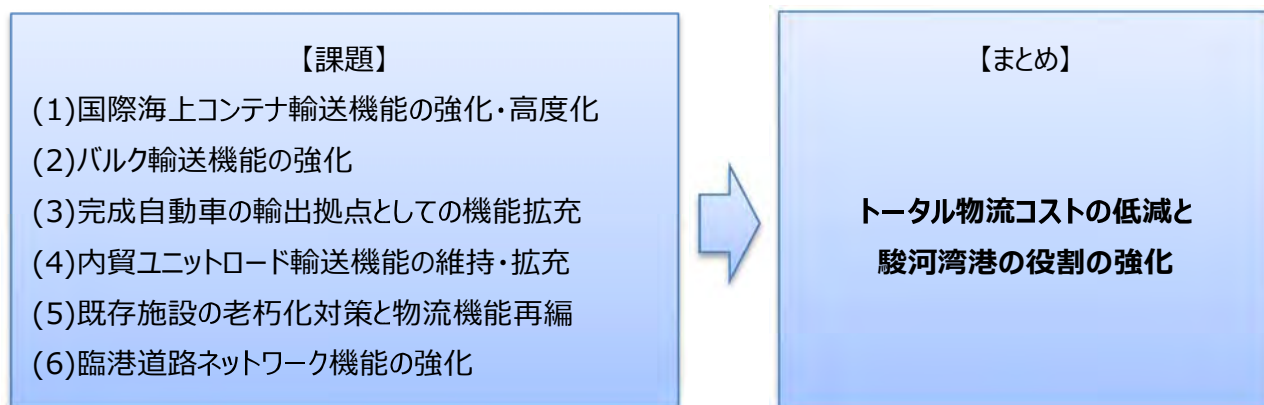
また、港湾緑地や海浜の整備により、港湾従事者や来訪者へ海に触れられる憩いの場を提供するとともに、再生可能エネルギーの導入や港内の海域環境の保全、みなとの景観計画等の環境への取り組みを通じて、県民の豊かなで快適な暮らしに貢献している。

表 1-6 交流・生活・環境機能の駿河湾港 3 港の役割・特徴

| 清水港 | 田子の浦港 | 御前崎港 |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ クルーズ船やフェリー等の旅客船が就航し多くの観光客が行き交う静岡県の海の玄関口 ■ 多彩な観光施設を有し県内外からの観光客が集い賑わう海辺の交流拠点 ■ 人工海浜やマリーナ等の PB 収容施設を有する海洋レジャー活動拠点 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 富士山や駿河湾等の魅力ある景観を有し地域住民への憩いと安らぎの空間を提供する親水アメニティ港湾 ■ 駿河湾海域の環境保全への貢献 (浚渫土砂の改良処理) | <ul style="list-style-type: none"> ■ 観光物産施設を中心に観光客が集い賑わう海辺の交流拠点 ■ 人工海浜やマリーナを有する海洋スポーツ拠点 |

1. 1. 3 物流・産業機能に関わる課題

物流・産業機能に関わる課題としては、以下の項目が抽出され、「トータル物流コストの低減と駿河湾港の役割の強化」にまとめられる。



(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ている。清水港は、基幹航路をはじめ多数の航路が就航し、平成 24 年のコンテナ貨物取扱個数は約 51 万 TEU と、駿河湾港全体の約 93%を占める国際海上コンテナ輸送の拠点港である。一方、御前崎港は、平成 24 年のコンテナ取扱個数は約 4 万 TEU で、アジア航路が就航している。

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 つのターミナルが運営されている。新興津コンテナターミナルは、第 2 バースが平成 25 年に暫定供用し、平成 28 年の全面供用開始に向けて整備中であり、貨物量、入港隻数ともに増加するなか、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が進んでいる。なお、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。

御前崎港の国際物流ターミナルは平成 16 年に供用開始し、水深 14m岸壁（耐震）1 バースとガントリークレーン 2 基、3 レーンのコンテナヤード（1,680TEU 蔵置可）と空コンテナの置き場が整備されている。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。

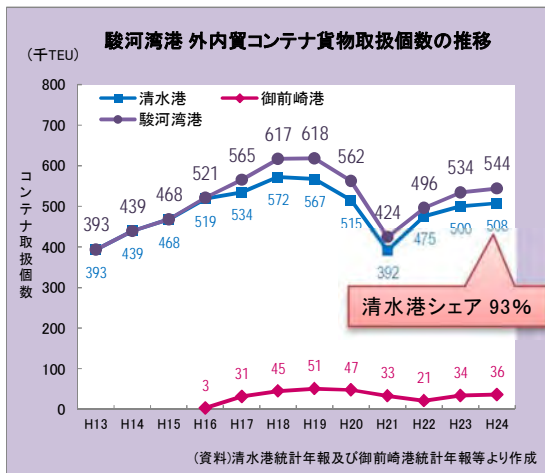


図 1-12 駿河湾港コンテナ貨物取扱個数の推移



図 1-13 清水港コンテナターミナルの整備状況

表 1-7 駿河湾港及び主要港の外貿定期コンテナ航路の便数

| | 外貿定期コンテナ航路便数(便/週) | | | | | | | H24 取扱個数 (万TEU) | 順位 |
|-------|-------------------|-----|-------|------|------|-----|-------|-----------------------|----|
| | 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 | 11.0 | 5.0 | 7.0 | | 26.5 | 54 | — |
| 清水港 | 2.5 | 1.0 | 10.0 | 4.0 | 6.0 | | 23.5 | 51 | 7 |
| 御前崎港 | | | 1.0 | 1.0 | 1.0 | | 3.0 | 4 | 40 |
| 東京港 | 17.0 | 2.0 | 37.0 | 9.0 | 35.0 | 2.0 | 102.0 | 475 | 1 |
| 横浜港 | 11.0 | 1.0 | 33.5 | 8.0 | 31.0 | 5.0 | 89.5 | 305 | 2 |
| 名古屋港 | 10.0 | 5.0 | 26.5 | 11.0 | 31.0 | | 83.5 | 266 | 3 |
| 神戸港 | 9.0 | 6.0 | 29.5 | 9.0 | 33.5 | 1.0 | 88.0 | 257 | 4 |
| 大阪港 | 3.0 | | 26.7 | 11.5 | 32.5 | 3.5 | 77.2 | 241 | 5 |
| 博多港 | 1.0 | 1.0 | 12.0 | 15.0 | 12.0 | | 41.0 | 91 | 6 |
| 北九州港 | | | 11.3 | 24.0 | 13.0 | | 48.3 | 51 | 8 |
| 苫小牧港 | 0.5 | | | 4.0 | 2.0 | | 6.5 | 32 | 10 |
| 新潟港 | | | | 4.0 | 7.0 | 1.8 | 12.8 | 24 | 11 |
| 四日市港 | | | 10.0 | 2.0 | 6.0 | | 18.0 | 22 | 12 |
| 仙台塩釜港 | 1.0 | | | 1.0 | 2.0 | | 4.0 | 18 | 14 |

資料: 清水港及び御前崎港は定期コンテナ船寄港状況 H26年1月末時点(静岡県港湾局資料による)
 その他港湾は「数字でみる港湾2013」でH25年6月1日時点
 H24年取扱個数は「数字でみる港湾2013」の港湾別コンテナ取扱量ランキング(2012年速報値)による
 注: 中国航路の便数は韓国・中国航路の便数を含む



図 1-14 御前崎港コンテナターミナル整備状況

【課題】

清水港における新興津第2バース背後ヤードの整備による高規格コンテナターミナルの早期全面供用と、興津埠頭間の埋立造成によるバースの拡充と用地拡張を進め、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。

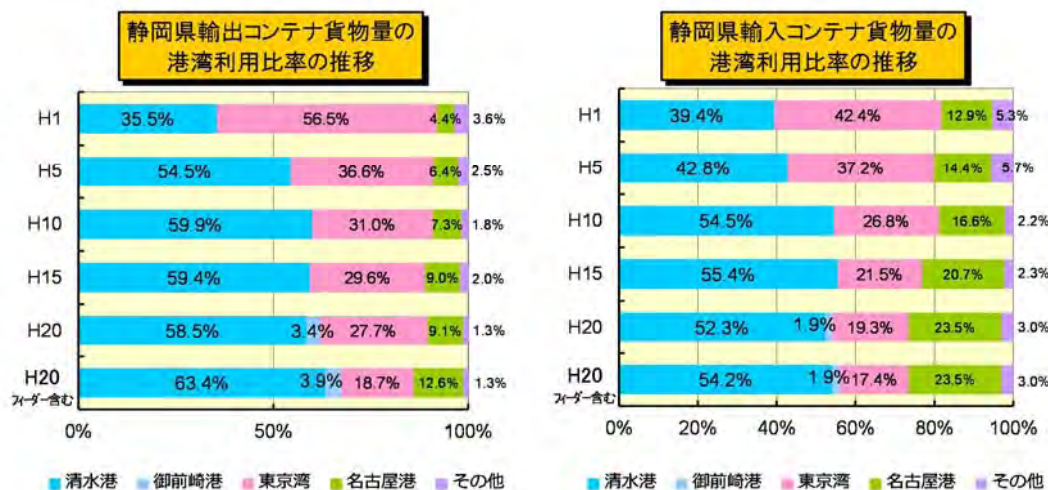
御前崎港における6レーン化を進めるとともに、今後の需要に応じたコンテナ取扱機能の強化を図る必要がある。

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】

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、貨物量は増加傾向にある。これは、県内コンテナ貨物の駿河湾港利用を促進するため、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成果であるが、平成20年では依然として静岡県輸出貨物の38%、輸入貨物の46%が県外港湾で取り扱われている。(図1-18参照)

近年、スケールメリット追求のためコンテナ船の大型化が進展しており、国土交通省港湾局の「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会(最終とりまとめ)」(平成26年1月)では、今後は欧州航路で14,000TEU超クラス、北米航路で10,000TEUクラスが主流になると予想されている。



資料：「全国輸出入コンテナ貨物流動調査(国土交通省港湾局)」各年1ヶ月量データより作成

図1-18 静岡県輸出入コンテナ貨物の港湾利用率の推移

【課題】

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、コンテナ船船型の一層の大型化等、駿河湾港のコンテナ物流を取り巻く環境変化が進むなかで、将来のコンテナ貨物需要や就航船型の大型化に応じたターミナル計画の見直しを図る必要がある。

③高度な物流サービスを提供する臨海部物流拠点の形成

【現 状】

現在、清水港新興津コンテナターミナルは、平成 25 年 5 月に暫定供用した第 2 バースの全面供用に向けた整備が着実に進められており、背後用地には第三セクターである清水港振興㈱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：平成 10 年竣工/2 号棟：平成 20 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。

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。



図 1-19 清水港新興津地区における港湾物流高度化基盤整備事業の状況

【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た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。

(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（水深 12m）で扱われており、岸壁背後には大型荷役機械と第三セクターである清水埠頭(株)所有の 12 万トンの穀物サイロが整備されている。平成 24 年 3 月には、輸入穀物取扱拠点としての機能強化に向け、パナマックス型穀物船の満載入港に対応するため、公共埠頭計画及び水域施設計画を一部変更した（岸壁や航路、泊地の水深 14m 化）。また、田子の浦港では中央 1 号岸壁（水深 12m）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、世界同時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、平成 20 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田子の浦港へ 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（ともに水深 12m）、田子の浦港では富士 1 号岸壁（水深 10m）において扱われている。

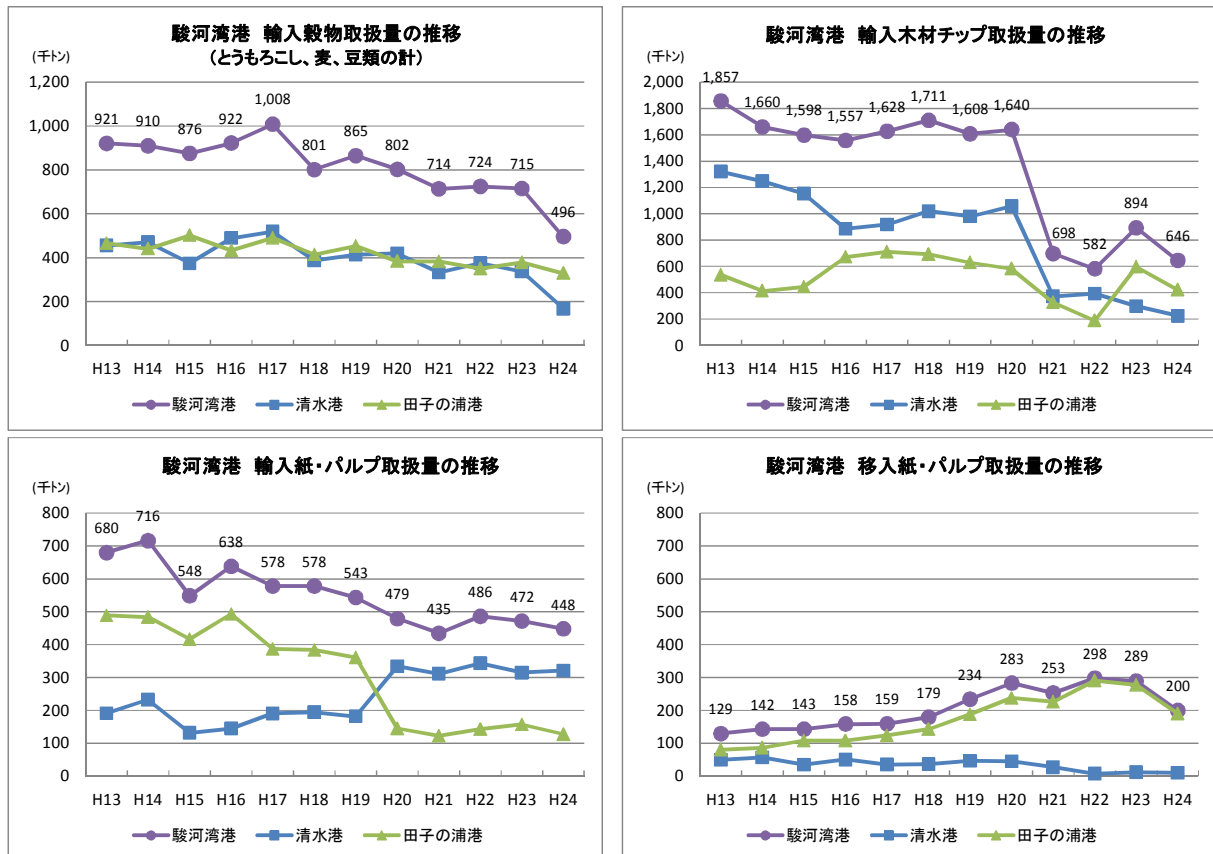


図 1-20 駿河湾港の主要バルク貨物取扱量の推移



図 1-21 駿河湾港の主要バルク貨物の利用状況



図 1-22 清水港富士見地区公共埠頭の計画変更の内容（平成 24 年 3 月一部変更）

【課 題】

背後企業の競争力強化を図るため、清水港と田子の浦港との相互補完のもと、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。

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（平成19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パイプライン「静浜幹線」は、平成26年に部分供用開始を予定している。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。さらに、田子の浦港の背後（製紙工場敷地内）においては、石炭火力発電所の新設計画が進んでおり、火力発電用の燃料としての新たな石炭需要が見込まれている。

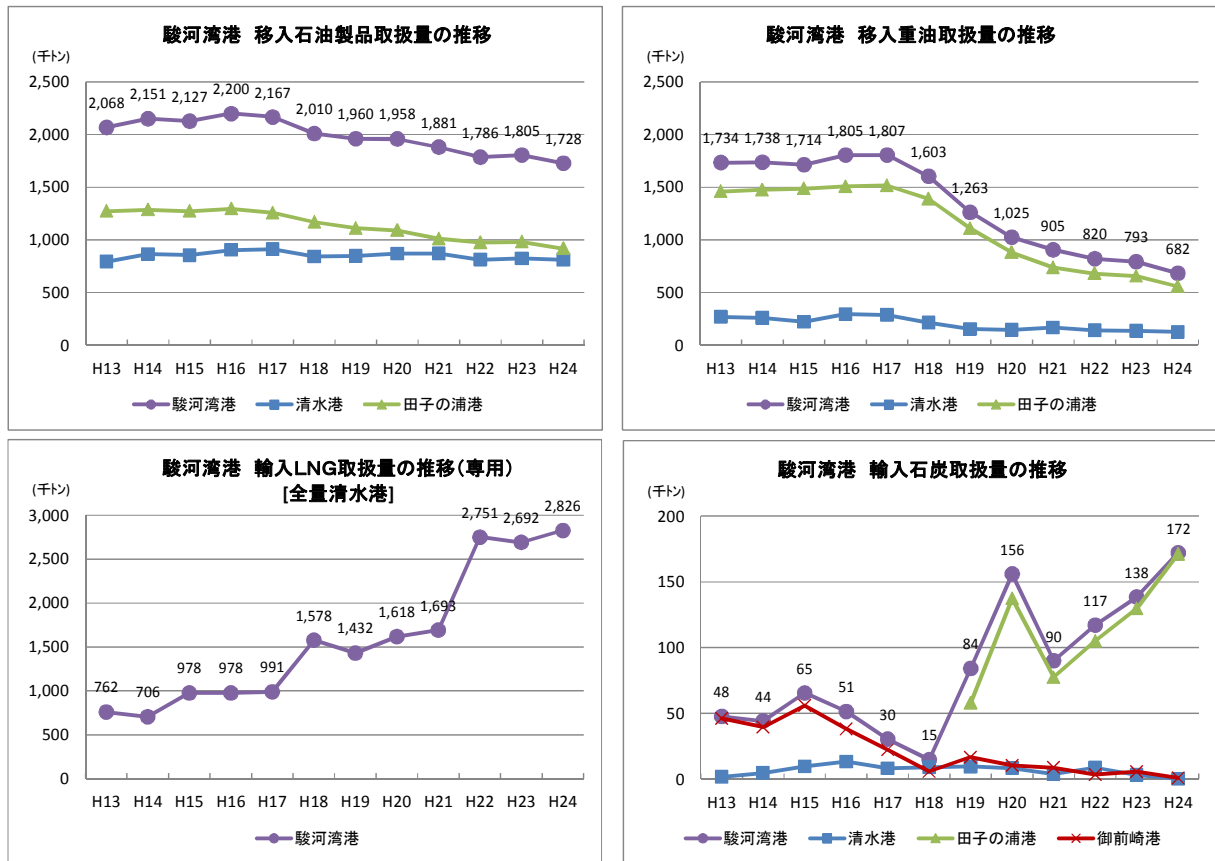


図 1-23 駿河湾港のエネルギー関連貨物取扱量の推移



図 1-24 清水港エネルギー関連施設の状況



図 1-25 田子の浦港エネルギー関連施設の状況



(資料) 経済産業省総合資源エネルギー調査会 基本政策分科会ガスシステム改革小委員会(第3回) 配付資料「静岡ガスの概要(静岡ガス株式会社)」より抜粋

図 1-26 LNG の広域パイプラインネットワーク

【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。

③循環資源貨物の取扱拠点としての施設の拡充

【現状】

駿河湾港の循環資源貨物は、金属くずは駿河湾港3港において輸移出ともに取り扱っている一方、移出の再利用資材は清水港のみの取扱いとなっている。輸出の金属くずは主に韓国向けで、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。

清水港では袖師1~4号岸壁(水深4.5m)、袖師16号岸壁(水深10~12m)、富士見1・2号岸壁(水深5.5m)、田子の浦港では吉原2号岸壁(水深7.5m)、鈴川1・2号岸壁(水深5.5m)、御前崎港では西埠頭8・9号岸壁(水深5.5m)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るなかで、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や遠距離国への市場拡大のための船型の大型化への対応要請がある。

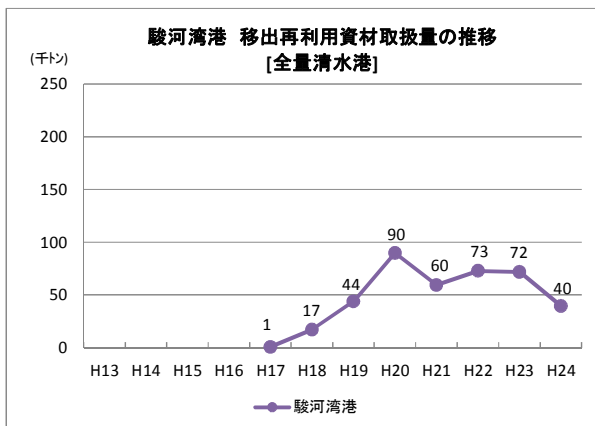
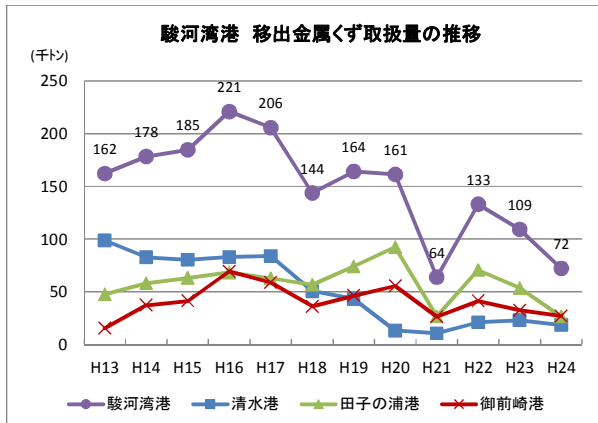
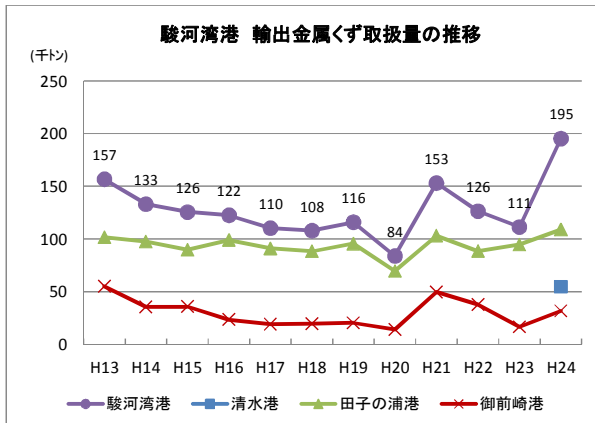


図 1-27 駿河湾港の循環資源貨物取扱量の推移



図 1-28 駿河湾港における循環資源貨物の取扱状況

【課 題】

このような状況から、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。

（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いる。背後地工場の生産開始により、平成13年の71万トンから平成20年には191万トンと順調に増加したが、世界同時不況の影響を受け、平成21年は95万トンまで大幅に減少した。平成22年には125万トンまで回復したが、東日本大震災や海外生産へのシフト等の影響を受け、平成23年は120万トン、平成24年は90万トンと減少している。

県内企業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。利用埠頭は、西埠頭1・2号岸壁（水深12m）であり、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。

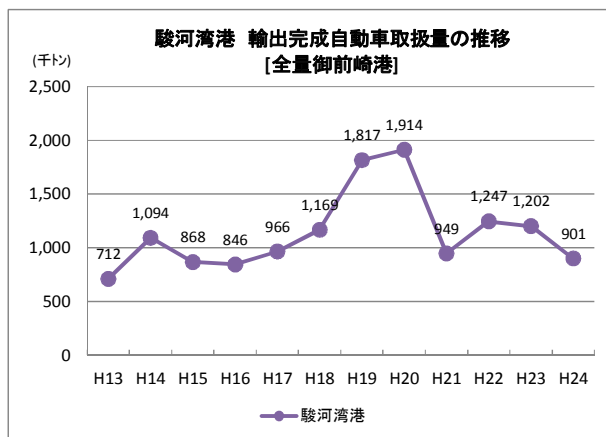


図 1-29 駿河湾港の輸出完成自動車取扱量の推移

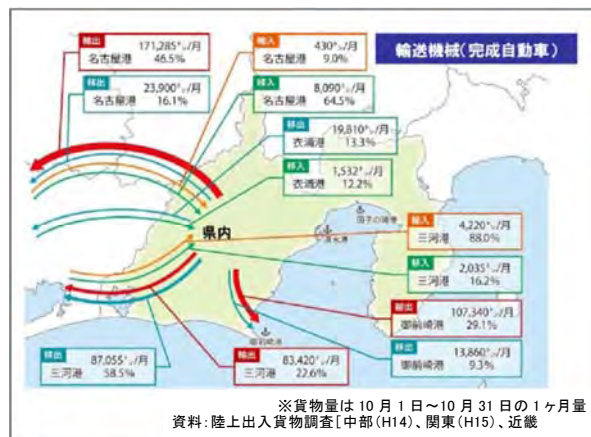


図 1-30 県内完成自動車の港湾利用状況



図 1-31 御前崎港の輸出完成自動車の取扱状況

【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とともに、金属くず等のバルク貨物取扱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も必要である。

（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－荏田－大分－東京・追浜）は週 4 便就航しており、静岡－九州間、関東－九州間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 24 年には 151 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」、「飲料」、「製造食品」で、その多くが県中部・東部企業の貨物である。移入はその他輸送機械（生産地に向かう空シャーン）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。

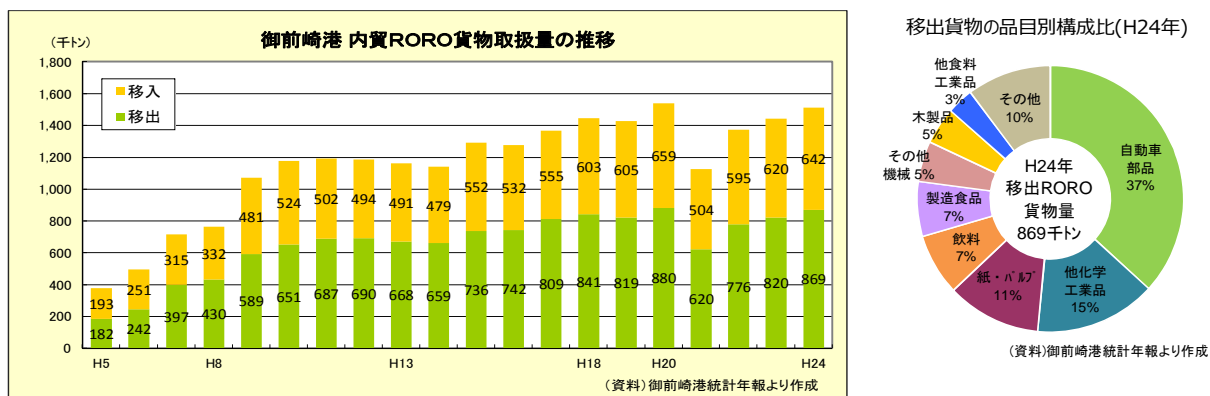


図 1-32 御前崎港の内貿 RORO 貨物取扱量の推移と品目構成



図 1-33 御前崎港の内貿 RORO 貨物の取扱状況

【課題】

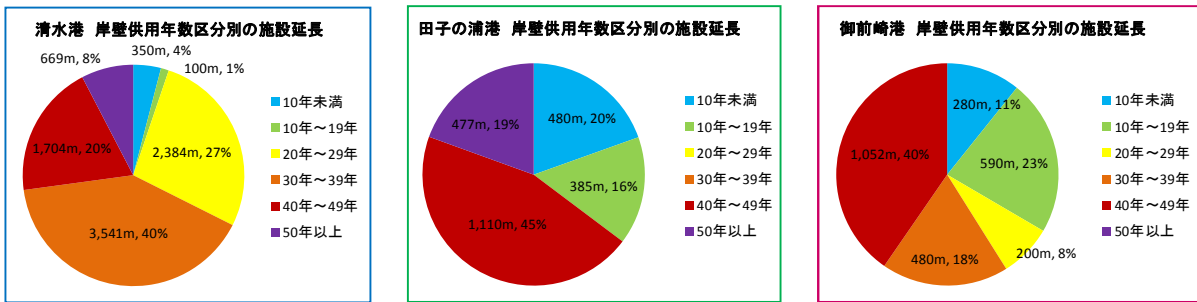
このような状況を踏まえて、今後とも県内企業の九州向け貨物に対する安定した輸送サービスを確保するとともに、環境に配慮した輸送モードに対する物流ニーズの高まりや新たな物流ニーズの開拓による貨物取扱の増加に対応するため、内貿 RORO 貨物取扱施設の拡充を図る必要がある。

(5) 既存施設の老朽化対策と物流機能再編

【現 状】

図 1-34 駿河湾港各港における公共岸壁の老朽化状況

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。



(資料) 各港の港湾施設台帳等をもとに作成

図 1-34 駿河湾港各港における公共岸壁の老朽化状況

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いる。また、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。

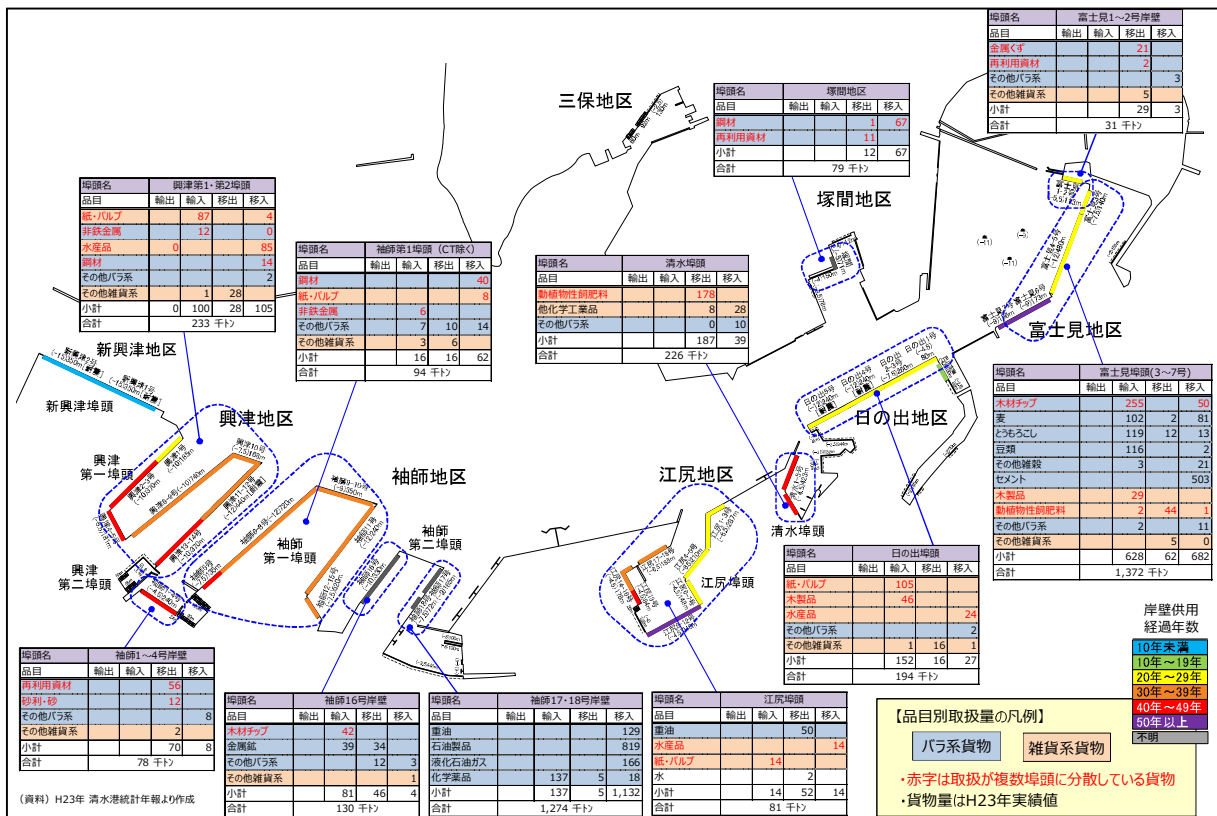


図 1-35 清水港における貨物の分離・混在利用の状況

【課題】

このような状況を踏まえて、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、公共埠頭利用の再編と集約化を図るとともに、既存施設の効率的な維持管理を図る必要がある。

(6) 臨港道路ネットワーク機能の強化

【現状】

駿河湾港の周辺エリアでは、幹線道路の整備が進められ、港湾と背後地域とを結ぶ交通アクセスの強化に向けた取組が実施されているが、依然として一般車両と港湾車両との輻輳や跨線橋の車線数の減少等の原因により交通渋滞が発生し、港湾物流のボトルネックとなっている箇所が見られる。

清水港の袖師臨港道路及び新興津コンテナターミナルへ直結する国道1号静岡バイパスは、一般国道から流入する一般車両と埠頭を出入りする港湾車両との輻輳に伴う交通混雑が問題となっている。現在、国道1号静岡バイパスにおいては、車両交通の円滑化を図り渋滞を解消するため、平面交差箇所を立体交差化する整備が行われている。さらに、中部横断自動車道の開通に合わせて主要地方道清水富士宮線のバイパス整備も進められている。しかし、袖師埠頭へ直結する一般県道清水インター線は、一部 JR 東海道本線との立体交差部において2車線となっており、背後幹線道路への円滑なアクセスのボトルネックとなっている。



図 1-36 清水港における臨港交通体系の現状とボトルネック箇所

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。



図 1-37 田子の浦港における臨港交通体系の現状とボトルネック箇所

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が、物流機能や防災機能を有す西埠頭との陸上アクセス道路は 1 本のみで、被災時における西埠頭アクセスのボトルネックとなっている。



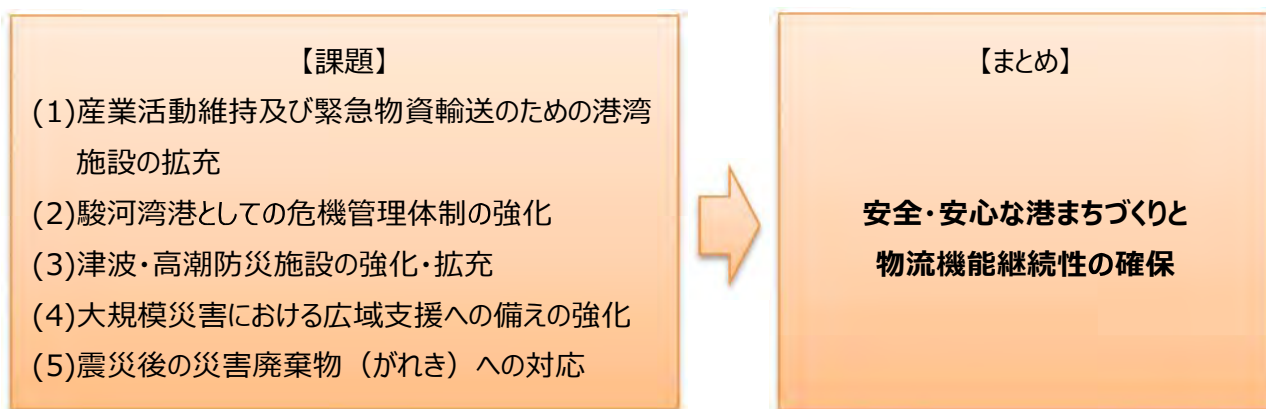
図 1-38 御前崎港における臨港交通体系の現状とボトルネック箇所

【課題】

臨海部における円滑な車両交通を確保するとともに、港湾背後の主要幹線道路との接続性を高めるため、港湾内の臨港道路の配置見直しによる臨港道路ネットワーク機能を強化するとともに、港湾物流のボトルネックを解消し、内陸に集積する物流倉庫や産業との連携強化を図る必要がある。

1. 1. 4 防災・危機管理機能に関わる課題

防災・危機管理機能に関わる課題としては、以下の項目が抽出され、「安全・安心な港まちづくりと物流機能継続性の確保」にまとめられる。



（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。

静岡県の防災港湾は、大水深の耐震強化岸壁を有し、大規模災害時に県外からの緊急物資の受け入れを担う「防災拠点港湾」と、防災拠点港湾に大型船舶で搬入した緊急物資の積み替え後の二次輸送の受け入れを担う「防災港湾」が位置づけられ、耐震強化岸壁の整備が進められている。

「防災拠点港湾」は、清水港、田子の浦港、御前崎港、熱海港、下田港、沼津港の6港、「防災港湾」は伊東港、松崎港、宇久須港、土肥港、大井川港、浜名港の6港と、焼津漁港、妻良漁港、福田漁港、網代漁港、稲取漁港、田子漁港、戸田漁港、静浦漁港、用宗漁港、地頭方漁港の漁港10港の計16港が指定されている。

平成25年11月29日に公表された「静岡県第4次地震被害想定（第二次報告）」では、ピーク時（発災から4日目～1週間後をイメージ）の緊急物資輸送需要量や地震発生後に機能を維持する防災拠点港湾及び防災港湾の耐震強化岸壁の1日あたり物資取扱容量が示されている。さらに、防災拠点港湾及び防災港湾の耐震強化岸壁を活用した緊急物資の海上輸送ネットワークが検討されており、発災から4～6日目は防災拠点港湾のみを利用した背後地への一次輸送、発災から1週間後以降は防災拠点港湾及び防災港湾を利用した二次輸送が行われるものと想定している。

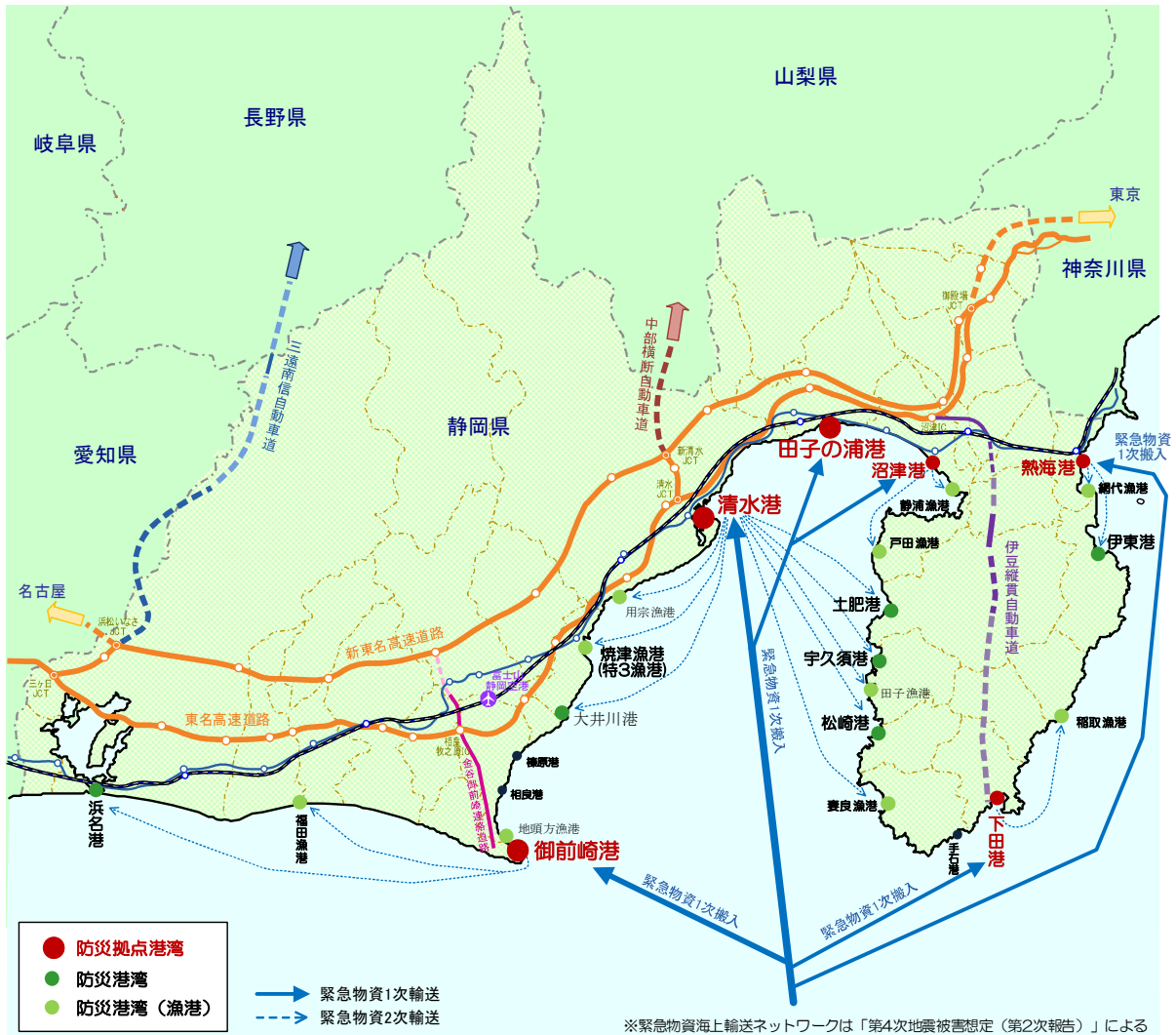


図 1-39 静岡県の防災拠点港湾・防災港湾の位置及び緊急物資海上輸送ネットワーク図

■第1次報告による人的・物的被害の想定結果(駿河・南海トラフ沿いで発生する地震・津波)

最悪の場合※
10万人を超える死者数
県内建物の約2割が全壊
 ※下記ケース及びシーンの最大被害
 ケース:レベル2①「基本」、「陸側」、「東側」
 シーン:「冬・深夜」、「夏・昼」、「冬・夕方」

| | | |
|--|---------------------------------------|--|
| 建物倒壊 死者数 7,800人 全壊 191,000棟 | 火災 死者数 3,300人 焼失 86,000棟 | 津波 死者数 96,000人 全壊 28,000棟 |
|--|---------------------------------------|--|

■第2次報告による生活支障等被害の想定結果(駿河・南海トラフ沿いで発生する地震・津波)

○レベル2①「基本ケース」の被害想定

| 避難者数 (発災～1ヶ月後) | | | 物資不足 (給水、食料、毛布の不足量) | | |
|-------------------|--------|--------|------------------------|-----------------|---------------|
| 1日後 | 1週間後 | 1ヶ月後 | 給水 (4～7日目の計) | 食料 (4～7日目の計) | 毛布 (1週間の計) |
| 約105万人 | 約127万人 | 約101万人 | 約16.4万ト | 約747万食 | 約62.8万枚 |

| 災害廃棄物、津波堆積物 | | | 緊急物資輸送需要量(発災から4日目～1週間後頃のピーク時) | | | | |
|-------------|------------|----------------|-------------------------------|--------|---------|---------|---------|
| 災害廃棄物 | 津波堆積物 | 合計 | 貨茂 | 東部 | 中部 | 西部 | 県計 |
| 約3,250万ト | 約435～923万ト | 約3,690～4,180万ト | 747ト | 5,998ト | 25,345ト | 26,477ト | 58,566ト |

図 1-40 第 4 次地震被害想定における被害等の想定結果

清水港では、現在、整備済みの耐震強化岸壁が 8 バース(緊急物資等輸送用 6 バース・物流機能維持用 2 バース)あり、2 バース(緊急物資等輸送用)が計画されている。整備済みの緊急物資等輸送用 2 バース(興津 1・2 号岸壁)については、興津埠頭間の埋立に伴い廃止となることから、将来的には 8 バース(緊急物資等輸送用 6 バース・物流機能維持用 2 バース)が確保されることとなる。

田子の浦港では、現在、整備済みの耐震強化岸壁が 3 バース(緊急物資等輸送用 2 バース)あり、1 バース(緊急物資等輸送用)が計画されている。整備済みの 3 バースのうち、1 バース(吉原 2 号岸壁)は老朽化に伴い将来的に廃止予定となっている。

御前崎港では、耐震強化岸壁が 3 バース(緊急物資等輸送用 2 バース・物流機能維持用 1 バース)が整備されている。

表 1-8 駿河湾港の耐震強化岸壁の整備・計画状況

| 【緊急物資等輸送用耐震強化岸壁】 | | | | | | | |
|------------------|-------|------------|-------|------|-----|-------|------|
| 港格 | 港湾名 | 岸壁名 | 水深 | 延長 | 岸壁数 | 供用開始年 | 備考 |
| 国際 拠点 港湾 | 清水港 | 興津1号岸壁 | -10m | 185m | 1 | 1984年 | 廃止予定 |
| | | 興津2号岸壁 | -10m | 185m | 1 | 1965年 | 廃止予定 |
| | | 興津11・12号岸壁 | -12m | 440m | 2 | 1973年 | |
| | | 興津13・14号岸壁 | -10m | 370m | 2 | - | 既定計画 |
| | | 日の出4・5号岸壁 | -12m | 480m | 2 | 1987年 | |
| 重要 港湾 | 御前崎港 | 西埠頭3・4号岸壁 | -7.5m | 260m | 2 | 2001年 | |
| | 田子の浦港 | 中央2号岸壁 | 12m | 240m | 1 | 2011年 | |
| | | 吉原1号岸壁 | 9m | 167m | 1 | 1962年 | |
| | | 吉原2号岸壁 | -7.5m | 125m | 1 | 1963年 | 廃止予定 |
| | | 富士岸壁 | -6.5m | 115m | 1 | - | 既定計画 |

| 【物流機能維持用耐震強化岸壁】 | | | | | | | |
|-----------------|------|----------|------|------|-----|-------|----|
| 港格 | 港湾名 | 岸壁名 | 水深 | 延長 | 岸壁数 | 供用開始年 | 備考 |
| 国際 拠点 港湾 | 清水港 | 新興津1号岸壁 | -15m | 350m | 1 | 2003年 | |
| | | 新興津2号岸壁 | -15m | 350m | 1 | 2013年 | |
| 重要 | 御前崎港 | 西埠頭10号岸壁 | -14m | 280m | 1 | 2004年 | |
| 計 | 2港 | | | | 3 | | |



図 1-41 駿河湾港における物流機能維持用耐震強化岸壁の位置図

【課 題】

第4次地震被害想定で示された緊急物資輸送需要量をもとに、緊急物資等輸送用の耐震強化岸壁の必要量を検証するとともに、産業活動維持用としてのバルク貨物対応の耐震強化岸壁の必要量について検討を行い、大規模地震への対応力を強化する必要がある。

（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次地震被害想定を対象とし、突発地震を想定したマニュアルや協定の内容を見直すとともに、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。また、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「みなと機能継続計画（みなと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。

表 1-9 みなとBCPの内容

| 項目 | | 目的 | 内容 |
|--------|-------------|------------------|----------------------------|
| みなと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・コナテ等流出対策の検討 |
| みなとBCP | 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 |

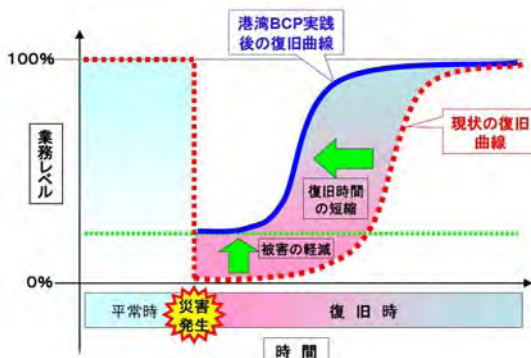


図 1-42 みなとBCPの概念図

(3) 津波・高潮防災施設の強化・拡充

【現 状】

静岡県は延長 505.6km の長大な海岸線を有し、東からリアス式海岸の伊豆半島、駿河トラフが湾奥まで入り込む駿河湾や、遠浅で広い砂浜を持つ遠州灘と変化に富んだ海岸景観と優れた自然環境が残されている。一方、外洋の影響を直接受けることが多く、高潮や台風などの波浪災害に幾度も見舞われてきた。また、昭和 51 年（1976 年）の東海地震説以降、東海地震の切迫性が指摘され、津波からの防護を主眼に防波堤や水門、陸閘等の施設整備が進められてきた。

表 1-10 駿河湾港及び焼津漁港における津波・高潮防災施設の整備状況

| | | |
|-------|--|---|
| 清水港 | 胸壁と電動陸閘(日の出地区)  | 電動水門(袖師地区)  |
| 田子の浦港 | 堤防(富士海岸)  | 堤防(吉原海岸)  |
| 御前崎港 | 胸壁(女岩地区)  | 堤防と陸閘(下岬地区)  |
| 焼津漁港 | 胸壁(新港地区)  | 胸壁と電動陸閘(小川地区)  |

こうした中、東日本大震災を踏まえて策定した「第4次地震被害想定」では、これまで静岡県が地震被害想定の対象としてきた東海地震のように、発生頻度が高く、発生すれば大きな被害をもたらす地震・津波を「レベル1の地震・津波」と位置付、さらに、東日本大震災から得られた教訓として、発生頻度は極めて低いが、発生すれば甚大な被害をもたらす、あらゆる可能性を考慮した最大クラスの地震・津波を「レベル2の地震・津波」とし、この二つのレベルの地震・津波を今後の想定の対象とした。

【課題】

第4次地震被害想定を踏まえた津波・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など、人命を守ることを最優先とし、想定される被害をできる限り軽減する必要がある。

（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、東南海地震及び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。



※主な地震の規模・発生確率は「地震調査研究推進本部」事務局資料

図1-43 今後発生する主な地震の規模・発生確率の広域支援のイメージ

【課 題】

今後は、首都圏や中京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。

（５）震災後の災害廃棄物（がれき）への対応

【現 状】

第４次地震被害想定では、災害廃棄物及び津波堆積物の合計発生量が約 3,690～4,180 万トと想定されており、これは東日本大震災において特に甚大な被害を受けた３県（岩手県、宮城県、福島県）の災害廃棄物等の発生推計量の約 2,748 万ト（※平成 25 年 12 月 10 日 環境省公表値）の 1.3～1.5 倍相当の規模である。東日本大震災における被災３県のがれき処理状況は、平成 25 年 11 月末時点で仮置き場への搬入が済んだ撤去率が約 96%、再生利用や焼却、埋立処分等による処理・処分率が約 88%と、平成 26 年度のできるだけ早期の処理完了を目指して進められている。これまで震災発生後約 3 年にわたり着実ながれき処理が進められてきたが、その間、仮置き場の確保や広域処理の受入等が難航し、迅速ながれき処理ができずに、進捗に遅れが生じる問題が発生した。これらがれき処理の遅れは被災地の復旧・復興のスピードを遅らせる要因になったものと考えられる。本県においては、このような状況を教訓にがれき処理対策を強化しておくことが重要である。

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。



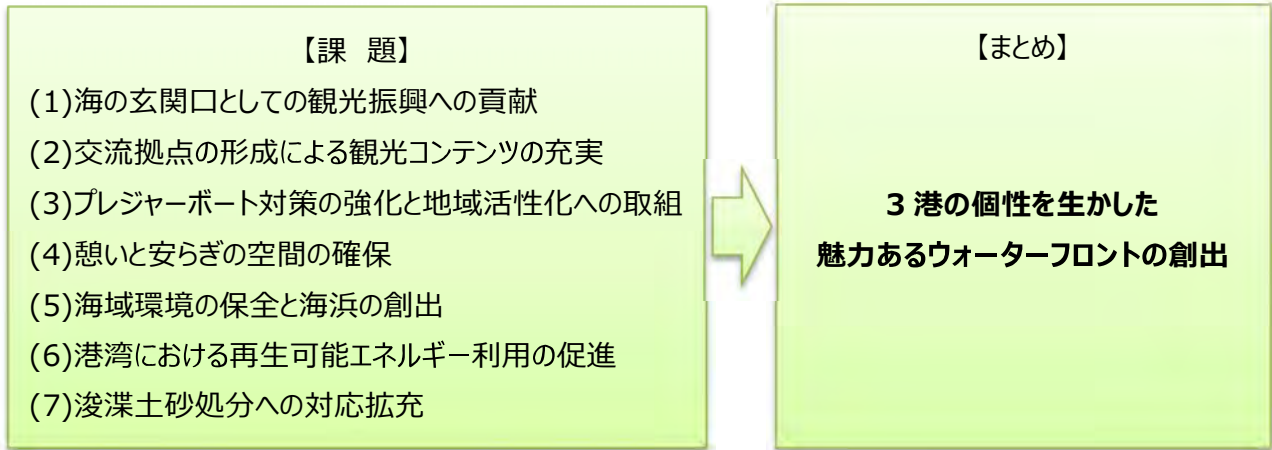
図 1-44 清水港及び御前崎港におけるがれき処分場の候補地

【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とともに、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。

1. 1. 5 交流・生活・環境機能に関わる課題

交流・生活・環境機能に関わる課題としては、以下の項目が抽出され、「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」にまとめられる。



(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」をはじめクルーズ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、「ふじ丸」が平成16年で2回、平成20年で1回、平成21年で1回入港している。

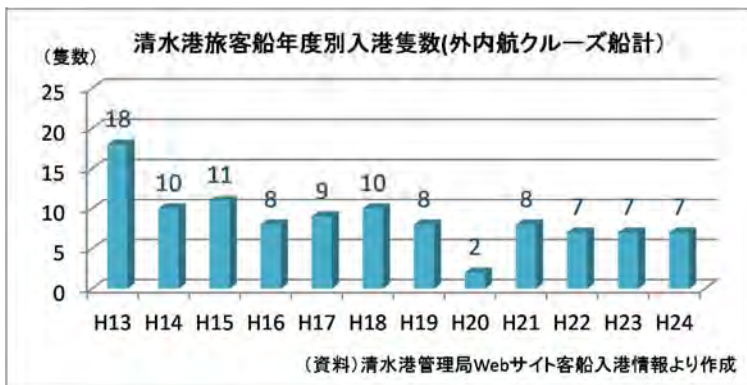


図 1-45 清水港の外内航クルーズ客船の入港実績



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)



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]



田子の浦港、御前崎港への入港実績がある「ふじ丸」
(平成24年8月 田子の浦港入港時)

【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。

(2) 交流拠点の形成による観光コンテンツの充実

【現状】

清水港日の出地区は、大型クルーズ客船やフェリーが着岸する交流・観光の玄関口であり、富士山を望むロケーションや商業施設、博物館、フェリー利用などの目的で、海外からの旅行者や静岡県内外からの観光客が多く訪れ賑わっている。日の出4・5号岸壁(水深12m、延長480m：耐震強化岸壁)が、フェリーやクルーズ客船の接岸場所として利用され、大型クルーズ客船が平成24年に7隻(うち飛鳥Ⅱが2回)入港するなど、日の出埠頭は清水港のにぎわい拠点として機能している。



図 1-50 清水港日の出地区の概況

江尻地区は、JR 清水駅の海側に位置し、駅東側での再開発事業と連携を図りながら、港内海上バスの発着や“清水魚市場 河岸の市”等の漁港機能を活用した商業施設が整備されるなど、多くの人々が集い賑わう交流拠点に転換されつつある。港内水上バスは江尻～日の出～貝島～塚間を結ぶ定期便で、1日14便が運航されており、毎朝夕の通勤客や観光客が利用している。河岸の市は、清水魚市場の仲卸業者が直接販売する日本初の施設として、年間約100万人以上が来場している。

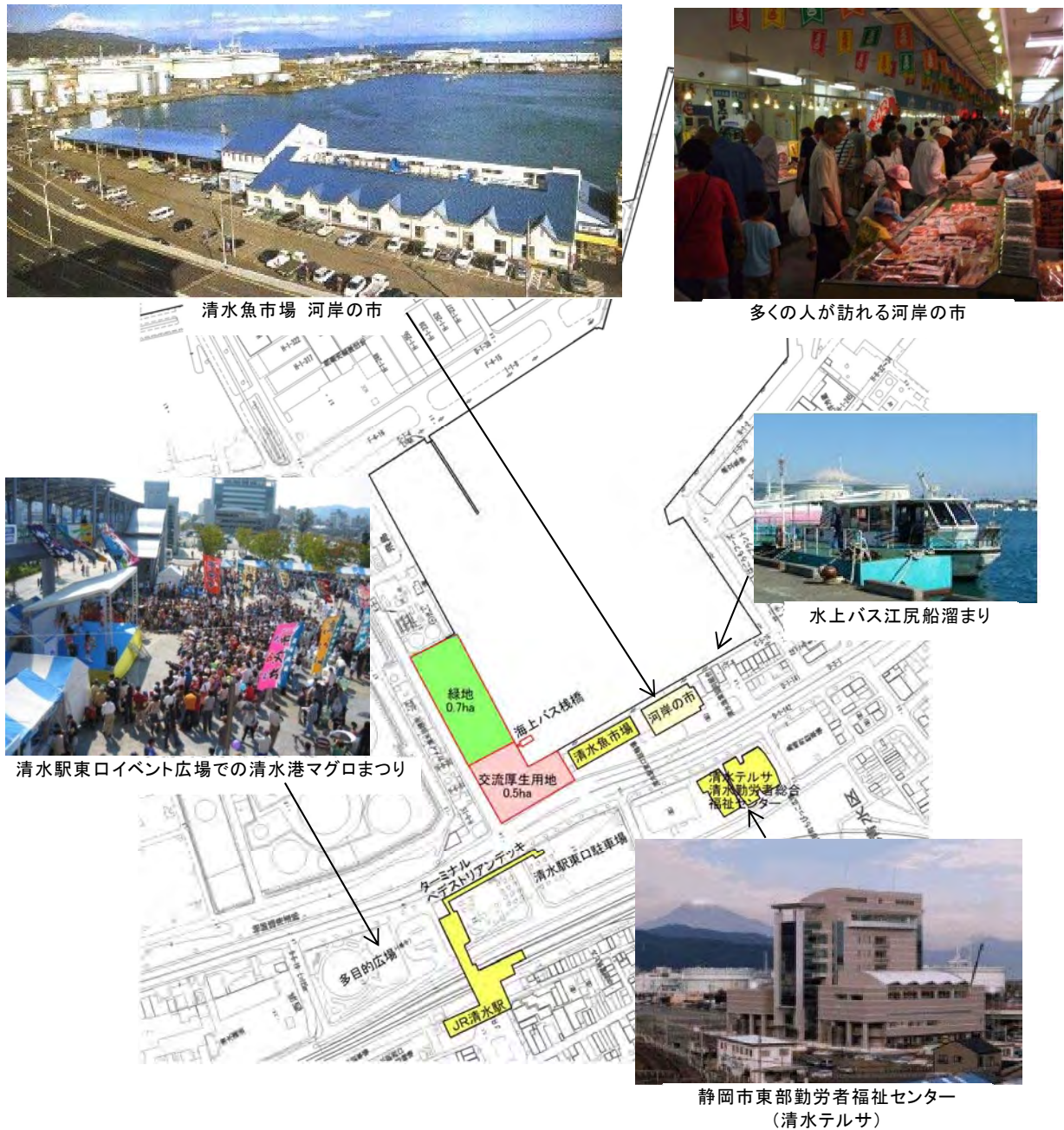


図 1-51 清水港江尻地区のにぎわい施設と港湾計画における整備計画

田子の浦港は、港口西側の富士海岸に「ふじのくに田子の浦みなと公園」(7.6ha)が整備中である。平成25年6月に海辺を望む展望広場が供用開始し、大型貨物船の入出港を間近で見ることができ、また、富士山の眺望を目当てに多くの来訪者が見られる。

漁港区では、しらす祭りが催されるとともに、周辺の一般県道水神田子の浦港線では、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。

中央埠頭では、クルーズ客船「ふじ丸」が入港するなど、交流活動も活発化している。



図 1-52 田子の浦港富士地区の概況

御前崎港では、御前崎市営の観光物産館「なぶら館」や御前崎海鮮なぶら市場の水産物をテーマとした観光施設のほか、これら施設に近接して御前崎魚市場があり、御前崎港の賑わい空間を形成している。

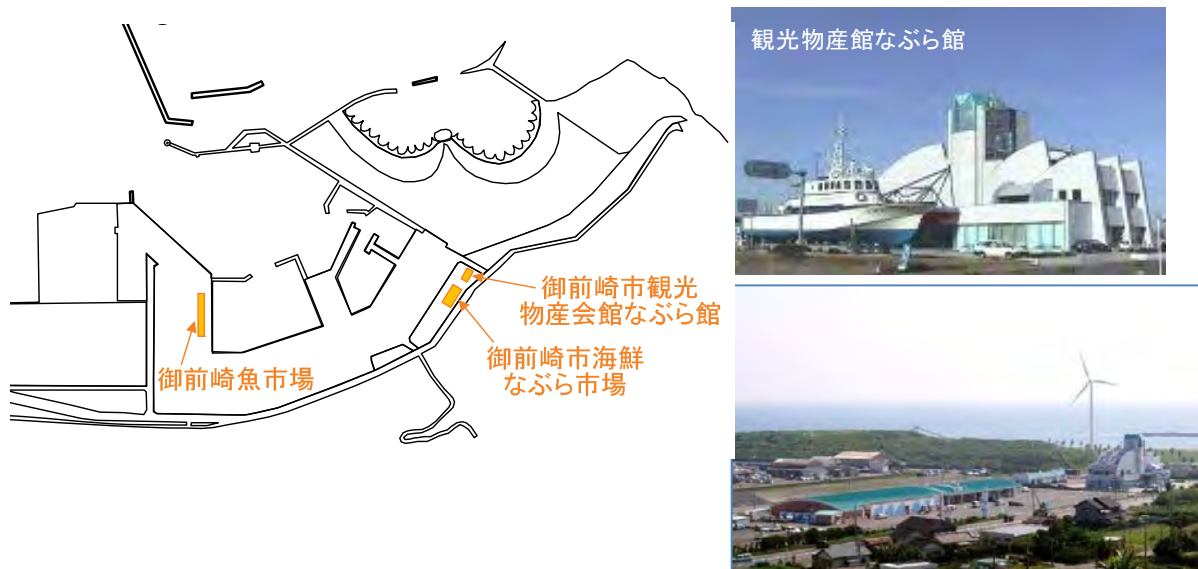


図 1-53 御前崎港の交流施設位置図

【課題】

清水港の日の出 4・5 号岸壁周辺は、国際旅客船が寄港する国際埠頭施設として SOLAS 対策が実施されているため、人々が水際線に気軽に訪れることができないエリアである。また、日の出埠頭はプレジャーボート施設や商業施設などが集積している清水マリンパークに近接しているが、その間には港湾会館清水日の出センター（マリンビル）や港湾合同庁舎、税関など、港湾関連の官公庁施設が分散して立地しており、地区全体での交流空間の一体性に乏しい。港湾計画では、日の出埠頭の外貨貨物は袖師地区等へシフトする計画であるが、内貨貨物は将来とも当埠頭で取り扱うことになっており、貨物関連車両と観光客車両の輻輳も継続することになる。国内外からの観光客誘致を促進するためには、埠頭再編計画の検討を行い、交流拠点としての機能純化を進めるとともに、クルーズターミナルの機能強化とクルーズ客船の誘致促進が必要である。さらに、JR 清水駅前の江尻地区から日の出地区が一体となり、多様な活動を行える空間を創出することが必要である。

田子の浦港では、しらす祭りや富士山の眺望、間近に航行する大型貨物船等の地域資源を活用して、観光客の誘致を促進するための交流機能の強化が必要である。

御前崎港では、既存の交流拠点や市場、観光物産館などの有効活用を図り、水産資源等の観光資源を活かした交流機能の強化が必要である。

(3) プレジャーボート対策の強化と地域活性化への取組

【現 状】

清水港内には平成 25 年 12 月時点で 831 隻のプレジャーボート（以下、PB）が係留しており、うち民間マリーナ収容艇が 346 隻、公共施設収容艇が 485 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、約 2 割減少している。

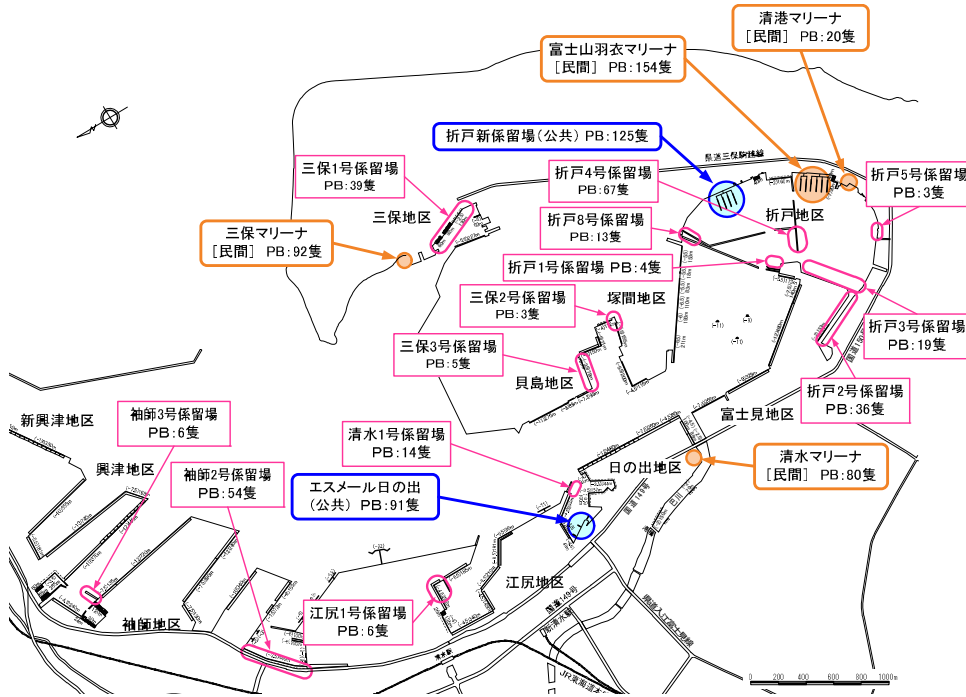


図 1-54 清水港のプレジャーボート係留状況図（平成 25 年 12 月現在）

田子の浦港内には、平成 25 年 9 月時点で港奥部の沼川河口付近に 83 隻（うち港湾区域 41 隻）の PB が放置艇となっている。

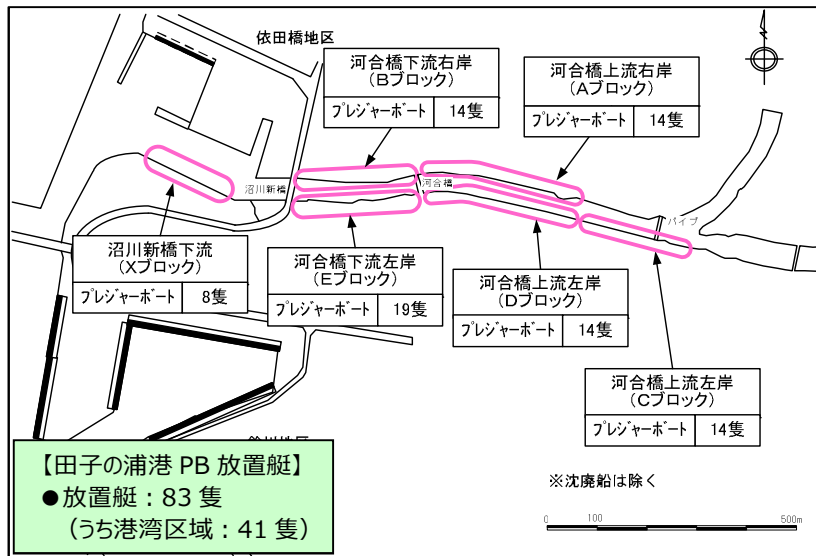


図 1-55 田子の浦港のプレジャーボート係留状況図（平成 25 年 9 月現在）

御前崎港では、港湾計画上の収容計画隻数 770 隻のマリーナが計画されており、うち 200 隻の収容施設が整備され、平成 25 年 11 月末時点で 175 隻が係留している。

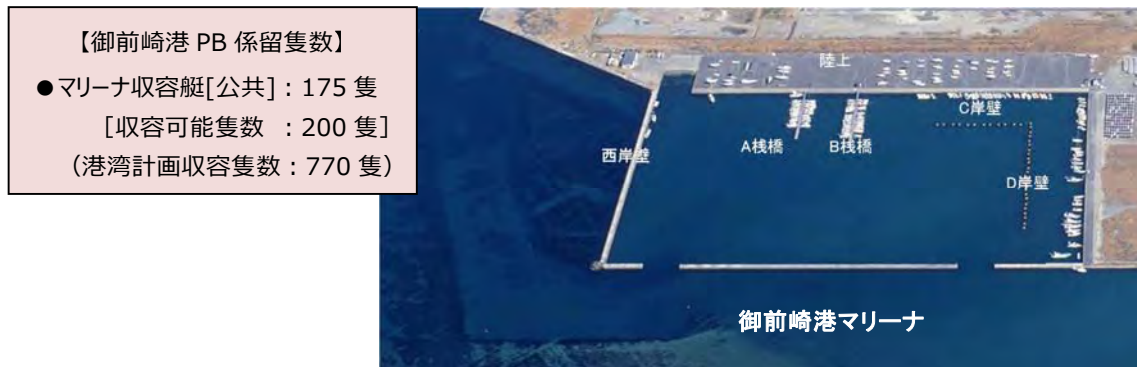


図 1-56 御前崎港のプレジャーボート係留状況図(平成 25 年 11 月現在)

【課 題】

PB の隻数は減少傾向にあるものの、港内の安全性向上や利用面・景観面における良好な水域空間を確保するため、プレジャーボート係留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組を検討していく必要がある。

(4) 憩いと安らぎの空間の確保

【現 状】

駿河湾港には、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を図るため港湾緑地が 51.4ha 整備されており、さらに約 50ha を計画している。御前崎港には環境省の“快水浴場百選”に選ばれた人工海浜が整備されている。

表 1-11 駿河湾港の港湾緑地整備・計画状況

| | 駿河湾港 | 港湾緑地面積(ha) | | |
|------|-------|------------|-------|------|
| | | 清水港 | 田子の浦港 | 御前崎港 |
| 既設緑地 | 51.4 | 8.1 | 15.7 | 27.6 |
| 計画緑地 | 49.8 | 29.8 | 8.3 | 11.7 |
| 合 計 | 101.2 | 37.9 | 24.0 | 39.3 |

※工事中は既設に含む

清水港には、約 4ha の港湾緑地が整備されており、約 34ha の港湾緑地と人工海浜 800 mが計画されている。新興津地区では、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、一部整備が始まっている。

表 1-12 清水港の港湾緑地及び海浜の整備計画状況

| 地区名 | 番号 | 施設名 | 規模 | 種類 | 整備状況 |
|--------|----|-------------|--------|------------|------------------|
| 新興津・興津 | ① | 新興津人工海浜(仮) | 800m | 人工海浜 | 既定計画 |
| | ② | 新興津海洋緑地(仮) | 11.8ha | レクリエーション緑地 | 既定計画 |
| | ③ | 新興津緑地(仮) | 4.0ha | 休息緑地 | 工事中 |
| | ④ | 興津緑地(仮) | 2.7ha | 休息緑地 | 既定計画 |
| 袖師 | ⑤ | 袖師緑地(Ⅰ)(仮) | 0.2ha | 休息緑地 | 既定計画 |
| | ⑥ | 袖師緑地(Ⅱ)(仮) | 3.0ha | 休息緑地 | 既定計画 |
| 江尻 | ⑦ | 江尻緑地(仮) | 0.7ha | 休息緑地 | 既定計画 |
| 日の出 | ⑧ | 日の出緑地 | 2.7ha | シンボル緑地 | 既設 |
| | ⑨ | 日の出駐車場 | 1.1ha | — | 既設 |
| | ⑩ | 港湾関連官公署事務所 | 0.4ha | — | 既設 |
| 富士見 | ⑪ | 富士見緑地(Ⅰ)(仮) | 5.5ha | 休息緑地 | 既定計画(うち3.9ha工事中) |
| | ⑫ | 富士見緑地(Ⅱ)(仮) | 3.5ha | 休息緑地 | 既定計画 |
| 折戸 | ⑬ | 折戸緑地(仮) | 2.3ha | 休息緑地 | 既定計画 |
| 緑地合計 | | | 37.9ha | | |

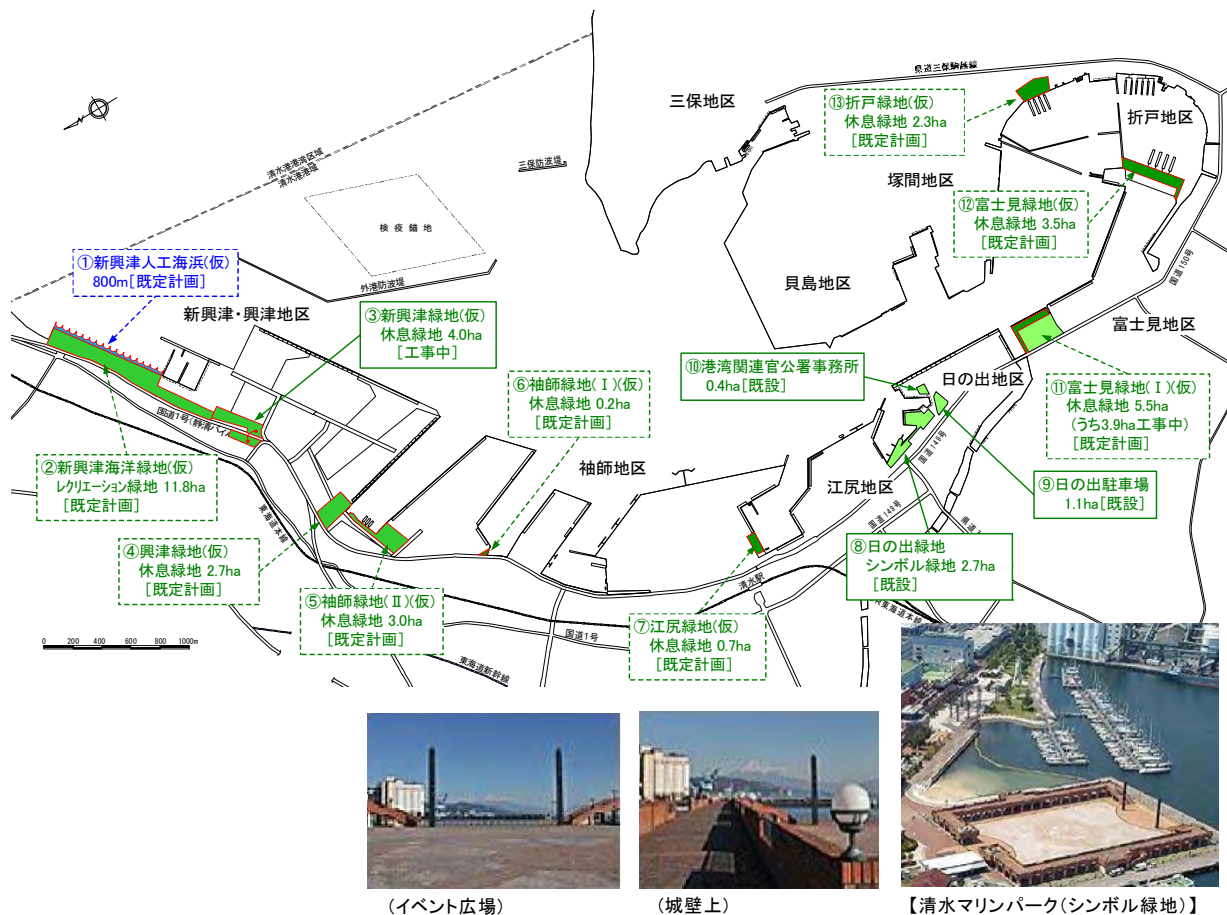


図 1-57 清水港の港湾緑地・海浜の整備計画位置図

田子の浦港は、掘込式港湾のため港湾内に緑地を整備する空間がなかったため、港湾緑地は1ha未滿の小規模なものを7箇所、約2.5ha整備してきた。

現在は、富士海岸に大規模な港湾緑地として「ふじのくに田子の浦みなと公園」7.6ha（富士見公園と富士シンボル緑地の合計）が整備中である。当公園は平成18年度から工事を開始し、海辺を望む展望広場が平成25年6月に供用開始された。また、鈴川地区吉原海岸沿いにおいてもレクリエーション緑地(4.6ha)が計画されており、ワークショップ形式による市民協働の緑地づくりが進められている。

表 1-13 田子の浦港の港湾緑地整備・計画状況

| 地区名 | 施設名 | 規模 | 種類 | 整備状況 | 管理主体 |
|------|--------------|--------|------------|------|------|
| 中央 | 前田公園 | 0.3ha | 休息緑地 | 既設 | 静岡県 |
| 富士 | 富士見公園 | 0.7ha | シンボル緑地 | 既設 | 〃 |
| | 富士シンボル緑地 | 6.9ha | シンボル緑地 | 工事中 | 〃 |
| | 富士その他緑地 | 6.3ha | その他緑地 | 既設 | 富士市 |
| | 富士北緑地 | 0.6ha | 休息緑地 | 計画 | 静岡県 |
| 鈴川 | 駅南公園 | 0.4ha | 休息緑地 | 既設 | 〃 |
| | 鈴川緑地 | 0.1ha | 休息緑地 | 既設 | 〃 |
| | 鈴川レクリエーション緑地 | 4.6ha | レクリエーション緑地 | 計画 | 〃 |
| | 鈴川その他緑地 | 2.8ha | その他緑地 | 計画 | 富士市 |
| 依田橋 | 沼川公園 | 0.1ha | 休息緑地 | 既設 | 静岡県 |
| | 依田橋公園 | 0.2ha | 緩衝緑地 | 既設 | 〃 |
| | 依田橋緩衝緑地 | 0.7ha | 緩衝緑地 | 既設 | 〃 |
| 緑地合計 | | 23.7ha | | | |

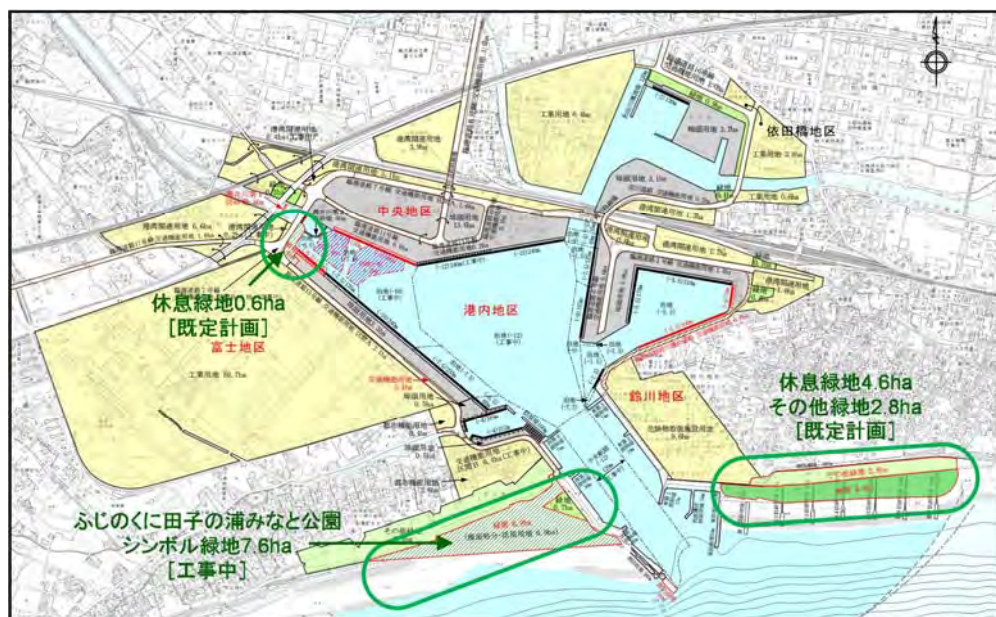


図 1-58 田子の浦港の港湾緑地整備計画位置図

御前崎港は、1,000mの人工海浜を有する「マリパーク御前崎」のほか、緩衝緑地が約6ha 整備されており、既定計画では約14haの緑地計画がある。

マリパーク御前崎は、夏季の海水浴客を中心に、地元はもとより広く県内外からの多くの人々が訪れている。

表 1-14 御前崎港の港湾緑地及び海浜の整備計画状況

| 地区名 | 番号 | 施設名 | 規模 | 種類 | 整備状況 |
|------|----|----------|------------------|------------|------|
| 下岬 | ① | マリパーク御前崎 | 19.1ha 1,000m | シンボル緑地 | 既設 |
| 御前崎 | ② | 公園Ⅰ・公園Ⅱ | 2.9ha | 緩衝緑地 | 既設 |
| | ③ | 緑地 | 3.4ha | 緩衝緑地 | 既設 |
| 女岩 | ④ | 緑地 | 2.2ha | 休息緑地 | 既定計画 |
| | ⑤ | 緑地 | 11.7ha | レクリエーション緑地 | 既定計画 |
| 緑地合計 | | | 39.3ha | | |



図 1-59 御前崎港の港湾緑地・海浜整備計画位置図

【課題】

これまでの港湾整備や SOLAS 条約に基づく保安対策に伴い喪失した水際線・緑地空間を確保するため、未整備の緑地や人工海浜の早期整備を推進していく必要がある。

(5) 海域環境の保全と海浜の創出

【現 状】

田子の浦港は、1960年代から1970年代前半において、富士市の地場産業である紙・パルプ工場から排出された有機性汚濁物質を含む排水が河川や田子の浦港内に流れ込み、田子の浦港内外の海域に沈殿したことにより、ヘドロ汚染公害（田子の浦港ヘドロ公害）が発生した。こうした水質汚濁問題に対して、昭和45年12月に公布された水質汚濁防止法を始めとする法規制の整備により、総合的な防止対策が講じられてきた結果、現在では公共用水域の水質汚濁は顕著に改善されてきている。また、公共水域におけるダイオキシン類については、平成12年度に水質については基準値以下に改善されたが、底質土砂については、基準値を超えているところもあり、平成29年度までの予定で公害対策事業により処理を進めている。

【課 題】

浚渫土砂の適正な処理・処分を行うとともに、汚染底質の除去等の水質・底質の浄化対策を通じて、港内の海域環境の保全を図る必要がある。また、自然環境や生態系の維持・保全に寄与するため、海浜の創出に取り組む必要がある。

(6) 港湾における再生可能エネルギー利用の促進

【現 状】

静岡県の新エネルギー等導入目標と導入実績をみると、太陽光発電や風力発電の導入状況は目標に向けて順調に進捗している。太陽光発電については、現在、清水港の中部電力用地内において平成27年稼働予定の「メガソーラーしみず」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。

表 1-15 静岡県の新エネルギー等導入目標と導入実績

| 項 目 | H21年度 (基準年度) | | H24年度 (現状) | | H25年度 (中間目標) | | H32年度 (目標) | | |
|------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|-------|
| | 原油換算 (万kl) | 設備容量 (万kW) | 原油換算 (万kl) | 設備容量 (万kW) | 原油換算 (万kl) | 設備容量 (万kW) | 原油換算 (万kl) | 設備容量 (万kW) | |
| 新エネルギー | 太陽光発電 | 2.13 | 9.91 | 6.87 | 28.06 | 10.4 | 42.5 | 22.0 | 90.0 |
| | 太陽熱利用 | 5.96 | | 6.80 | | 8.0 | | 12.0 | |
| | 風力発電 | 2.02 | 4.51 | 6.44 | 14.41 | 6.44 | 14.41 | 8.6 | 20.0 |
| | バイオマスエネルギー発電 | 2.23 | 2.16 | 2.36 | 3.03 | 3.0 | 3.0 | 4.0 | 4.0 |
| | バイオマスエネルギー熱利用 | 3.99 | | 4.50 | | 5.0 | | 8.0 | |
| | 中小水力発電 | 1.17 | 0.95 | 1.17 | 0.95 | 1.6 | 1.3 | 2.3 | 1.9 |
| | 温泉熱発電 | — | — | — | — | — | — | 0.1 | 0.1 |
| 静岡 | 天然ガスコージェネレーション | 39.48 | 45.01 | 35.96 | 40.99 | 54.0 | 61.0 | 79.0 | 90.0 |
| 計 | | 57.27 | 62.57 | 64.10 | 87.44 | 88.44 | 122.21 | 136.0 | 206.0 |
| 最終エネルギー消費量 | | 968.39万kl | | 951.82万kl | | 1,064万kl | | 1,082万kl | |
| 新エネルギー等導入率 | | 5.9% | | 6.7% | | 7%以上 | | 10%以上 | |

※ H25、H32の最終エネルギー消費量は、H19年度（2007年度）の実績を元に推計

※ 太陽光発電及び風力発電については導入目標を平成24年度に上方修正

(出典)「ふじのくに新エネルギー等導入倍増プラン進捗状況等評価書(案)平成25年12月」
静岡県エネルギー政策課より抜粋

駿河湾港においても、既に御前崎港で風力発電施設が3基（うち1基は平成26年度撤去予定）設置されているほか、清水港では物流倉庫の屋根を活用したメガソーラー発電事業や工業用地での大規模な太陽光発電施設の建設計画など、臨海部空間を活かした民間による再生可能エネルギーの導入が進んでいる。

【課題】

港湾空間の優位性を活かし、再生可能エネルギーの利用を促進するとともに、臨海部における環境負荷の低減に貢献するため、再生可能エネルギーの導入とあわせて港湾内での利用を可能とする電力供給システムの構築が必要である。

（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 m^3 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 m^3 、清水港が約20万 m^3 となっている。特に、田子の浦港では、大沢崩れを起点とする潤井川などの河川からの大量土砂に加え、港口部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、大量の維持浚渫を行う必要が生じている。発生土砂は、港内の養浜や埋立用として処分されており、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、平成23年は約1千トとわずかな量まで減少している。

【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。

1. 2 駿河湾港のポテンシャル

(1) 国土の中央に位置する地理的優位性

駿河湾港は、国土の中央にあり、首都圏と中京圏及び内陸圏、日本海圏へアクセスしやすい位置にある。今後、全国的な人口及び生産人口の減少が進む中で、各都道府県が均一な機能を維持することは困難であり、また非効率である。我が国の活力を維持するためには、行政、産業、物流における一部機能を拠点化し、広域に機能発揮させることが必要と考えられ、駿河湾港の地理的ポテンシャルは大きいものと考えられる。

また、今後進められる県内外の高速道路網の整備により、広域ネットワークは県の枠を超え、日本海圏域や北関東圏域等へのアクセス性の向上や経済圏域の拡大が期待されることから、駿河湾港の地理的ポテンシャルは今後ますます高まっていくものと考えられる。

(2) 世界各国を結ぶ外貿コンテナ航路網

駿河湾港の外貿定期コンテナ航路は、平成 26 年 1 月末時点で週 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）以外では北九州港、博多港に次ぐ便数を有している。特に、欧米航路の便数は週 3.5 便（北米西岸 2.5 便、欧州 1 便）であり、5 大港に次ぐ便数である。また、平成 25 年 3 月まで国内唯一のインド・パキスタン航路が週 1 便（清水港、御前崎港同日寄港）就航していた実績があり、潜在的な需要もある。

このように駿河湾港は、地理的にも北米・欧州とアジアを結ぶ太平洋基幹航路に面し、国際物流の大動脈とのアクセスが良好であり、背後需要に応じた新たな航路展開にも優位な位置にある。

(3) 環境に優しい、陸上輸送との接続性の高い RORO 船輸送サービス

駿河湾港には 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。

今後は、北部九州港湾の韓国・中国を結ぶ国際 RORO 航路との接続による国際複合一貫輸送サービスへの新たな需要の発生が期待される。

(4) 進展する陸・海・空の交通ネットワーク

駿河湾港の周辺では、東名高速道路及び新東名高速道路の東西軸と、現在整備中の中部横断自動車や三遠南信自動車道、伊豆縦貫自動車道の南北に縦断する高規格幹線道路による「はしご型」の道路ネットワークをはじめ、富士山静岡空港や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着実に進んでいる。

今後、海外や国内遠隔地との交通結節点である空港・港湾と国内の道路ネットワークがシームレスに接続されることにより、中国や韓国等の東アジアや世界各国との人・物・情報の交流が活発になっていくことが予想される。多彩な貿易・交流基盤を有する駿河湾港

は、進展する交通ネットワークの中で世界へ繋がる海の玄関口（＝国際ゲートウェイ）として、今後ますますの発展が期待される。

（５）多彩で豊富な交流・観光資源

駿河湾港には、卸売市場や商業・イベント施設、シンボル緑地等の交流施設が整備され、県内外からの観光客など多くの利用者で賑わっている。清水港には大型クルーズ船の受入施設があり、年間 10 隻程度寄港しており、西伊豆の土肥港を結ぶ「駿河湾フェリー」も就航し、伊豆観光の玄関口として年間約 20 万人弱が利用している。

県内や周辺圏域の多様な観光資源と陸・海・空の交通ネットワークを活用した広域観光連携の取組により、国内外の交流人口の拡大が期待される。

（６）伊豆観光を支える湾内交通ネットワーク（駿河湾フェリー／西伊豆観光遊覧船）

清水港と土肥港を結ぶ「駿河湾フェリー」は、平成 25 年 4 月に、航路延長約 30km の駿河湾横断ルートが「県道 223 号清水港土肥線」として認定された。西伊豆海岸沿いには、沼津港～戸田港～土肥港を結ぶ高速船のほか、大瀬崎や堂ヶ島、下田などには観光遊覧船が就航しており、夏の観光シーズンには多くの観光客で賑わいを見せている。このように、駿河湾港海上ネットワークを拡充していく上での交流インフラが整っている。

（７）水産業の 6 次産業化、観光業との連携への取り組み

駿河湾の各港では沿岸域や沖合から、様々な魚が水揚げされており、また、遠洋漁業も昔から盛んでマグロ、カツオが大量に水揚げされている。これらの水産物は、沼津のアジ等の干物、焼津の鰹節やはんぺん・かまぼこ等練製品のほか、駿河湾から遠州灘にかけてはしらす干しなど、地域ごとに一流の水産加工品が生産されているとともに、それぞれの特徴に合わせ水産物の直売所や魚食レストラン等が展開されている。

このように、水産業振興に向けた取り組みが活発に行われている。

（８）再生可能エネルギー導入計画が進む駿河湾臨海部エリア

駿河湾臨海部では、清水港において、鈴与グループが保有する複数の倉庫の屋根を活用した太陽光発電事業「清水港メガソーラー」が進められているほか、JFE エンジニアリング用地内に「三保ソーラーパワー（平成 26 年 9 月稼働予定）」や中部電力用地内での「メガソーラーしみず（平成 27 年 2 月稼働予定）」の大規模な太陽光発電事業が着工している。

また、御前崎港内では既に風力発電施設が 3 基（うち 1 基は平成 26 年度撤去予定）稼働しているほか、相良港や御前崎港の港湾区域において「越波型波力発電」の実証実験が行われているなど、臨海部空間を活かした再生可能エネルギー導入の動きが進んでいる。

1. 3 駿河湾港が果たすべき役割

駿河湾港の現状や駿河湾港を取り巻く世界並びに我が国の経済社会情勢と将来予測を踏まえ、駿河湾港が保有するポテンシャルを有効に活用して、我が国及び地域社会に対して果たすべき役割を、「物流・産業」、「防災・危機管理」及び「交流・生活・環境」の3分野ごとに設定した。

近年の駿河湾港を取り巻く経済・社会情勢のうち、重視すべき事象として、世界同時不況の発生、東日本大震災と巨大地震発生の切迫性、超円高から円安へ振れ幅の大きい為替相場、内需の縮小と新興国市場の拡大をねらった生産拠点の海外シフト、経済連携協定(TPP他)、アジアとの交流人口の拡大等がある。世界及び我が国の経済社会の長期展望をまとめると、インドやブラジル等の新たな成長国の台頭、世界人口の急増、資源・エネルギー、食料の争奪の激化、国内人口の減少と超高齢化社会の到来、国際交流の進展等がある。

このような情勢の中で、駿河湾港自体の課題は、物流・産業機能では「トータル物流コストの低減と駿河湾港の役割の強化」、防災・危機管理機能では「安全・安心な港まちづくりと物流機能継続性の確保」、交流・生活・環境機能では「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」にまとめられる。

また、駿河湾港が我が国及び地域社会に対し果たすべき役割を高度化、拡充していく上で活用すべきポテンシャルとしては、日本を支える産業・経済・交流の「地域力」や、多彩で豊富な貿易・交流基盤や更なる開発可能空間を有する「港のポテンシャル」、国土の中心、第一国土軸上の位置、充実した高速交通網、新東名開通による東西軸強化、南北軸の整備進展、太平洋航路に直結、自然豊かな駿河湾、我が国を代表する観光資源といった「場のポテンシャル」が挙げられる。

これらを踏まえて駿河湾港が果たすべき役割を考える上で、「県民の雇用と安全・安心な暮らしの維持」「県の枠を超えた新しい大きなネットワークにおける交通結節点」を重視すべき視点とした。

このような課題と重視すべき視点を踏まえ、物流・産業機能面の役割としては、①本県の地域経済と産業（雇用）を支える、②本県や周辺都県のエネルギー・食料・生活物資を安定的に供給する、③大都市圏の負荷を軽減する、こととし、【Support 支援】をキーワードに施策に取り組むものとする。

防災・危機管理面の役割としては、①県民の暮らしの安全・安心を守る（減災対策の促進）、②本県の産業活動を継続させる、③災害時における広域支援機能を果たす、こととし、【Safety 安全】をキーワードに施策に取り組むものとする。

交流・生活・環境面の役割としては、①湾内定期船やクルーズなど多様な海上交通を支える、②快適な就業・生活環境を提供する、③駿河湾の豊かな自然環境を保全・継承する、こととし、【Spark 活気】をキーワードに施策に取り組むものとする。

