

# 清水港港湾計画資料(その1)

－ 改 訂 －

令和3年3月

清水港港湾管理者

静岡県



# 目 次

I. 港湾計画の方針に関する資料	1
1 港湾の沿革、現況	1
1.1 港湾の位置	1
1.2 港湾の沿革	2
1.3 港湾の性格及び役割	3
1.4 港湾周辺の交通網	9
1.5 背後地域の状況	10
2 港湾への要請	11
2.1 港湾を取り巻く環境	11
2.2 清水港の現状	11
2.3 港湾への要請	12
2.4 清水港の将来像	13
2.5 目標年次	14
3 港湾計画の範囲及び港湾空間の利用	15
3.1 港湾計画の範囲	15
3.2 港湾空間利用ゾーニング	16
II. 港湾の能力に関する資料	17
1 取扱貨物量	17
1.1 取扱貨物量の推移	17
1.2 定期航路の現況等	31
1.3 取扱貨物量の設定	34
2 入港船舶	39
2.1 船舶の利用状況	39
2.2 入港船舶の隻数の設定	41
3 船舶乗降旅客数等	42
3.1 船舶乗降旅客数等の設定方針	42
3.2 船舶乗降旅客数等の設定	43
III. 港湾施設の規模及び配置に関する資料	44
1 公共埠頭計画	44
2 旅客船埠頭計画	57
3 木材取扱施設計画	59
4 危険物取扱施設計画	61

5	水域施設計画	62
6	外郭施設計画	69
7	小型船だまり計画	75
8	マリーナ計画	86
9	臨港交通施設計画	91
IV.	港湾の環境の整備及び保全に関する資料	95
1	港湾環境整備施設計画	95
2	下水処理場の立地計画への対応	101
V.	土地造成及び土地利用計画に関する資料	102
1	土地造成計画	102
2	土地利用計画	105
3	海浜計画	107
4	臨港地区の範囲	108
5	地盤高	109
VI.	港湾の効率的な運営に関する資料	111
1	効率的な流通業務を特に促進する区域	111
VII.	その他重要事項に関する資料	112
1	国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設	112
2	港湾及び港湾に隣接する地域の保全	114
3	大規模地震対策施設計画	115
4	港湾施設の利用	119
5	その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項	120
VIII.	その他の資料	122
1	港湾区域の範囲	122
2	港湾の周辺状況	123
2.1	経済的・社会的条件	123
2.2	自然条件	134
3	港湾の沿革	149
4	港湾施設の現況	151
5	過去における港湾計画等の概要	169
6	新旧法線対照図	209
7	静岡県地方港湾審議会委員名簿	210

# I. 港湾計画の方針に関する資料

## 1 港湾の沿革、現況

### 1. 1 港湾の位置

清水港は、北緯 35° 00′ 31″、東経 138° 29′ 47″（清水港管理局の位置）、駿河湾の西側、静岡県ほぼ中央部に位置しており、東名高速道路等、主要交通網の要衝でもある静岡市を背後地に抱えている。

港湾の輸出入貨物取扱金額で全国第 10 位（2019 年）にランクされている清水港は、直背後の静岡市をはじめ、県西部地域の浜松市等の県市町の産業を支える基盤として、地域の発展に大きな役割を果たしている県下最大の国際貿易港である。また、神戸港・長崎港と並び日本三大美港の一つに挙げられており、景観に関しても日本有数の港湾である。

清水港の位置は図 I-1-1 に示すとおりである。

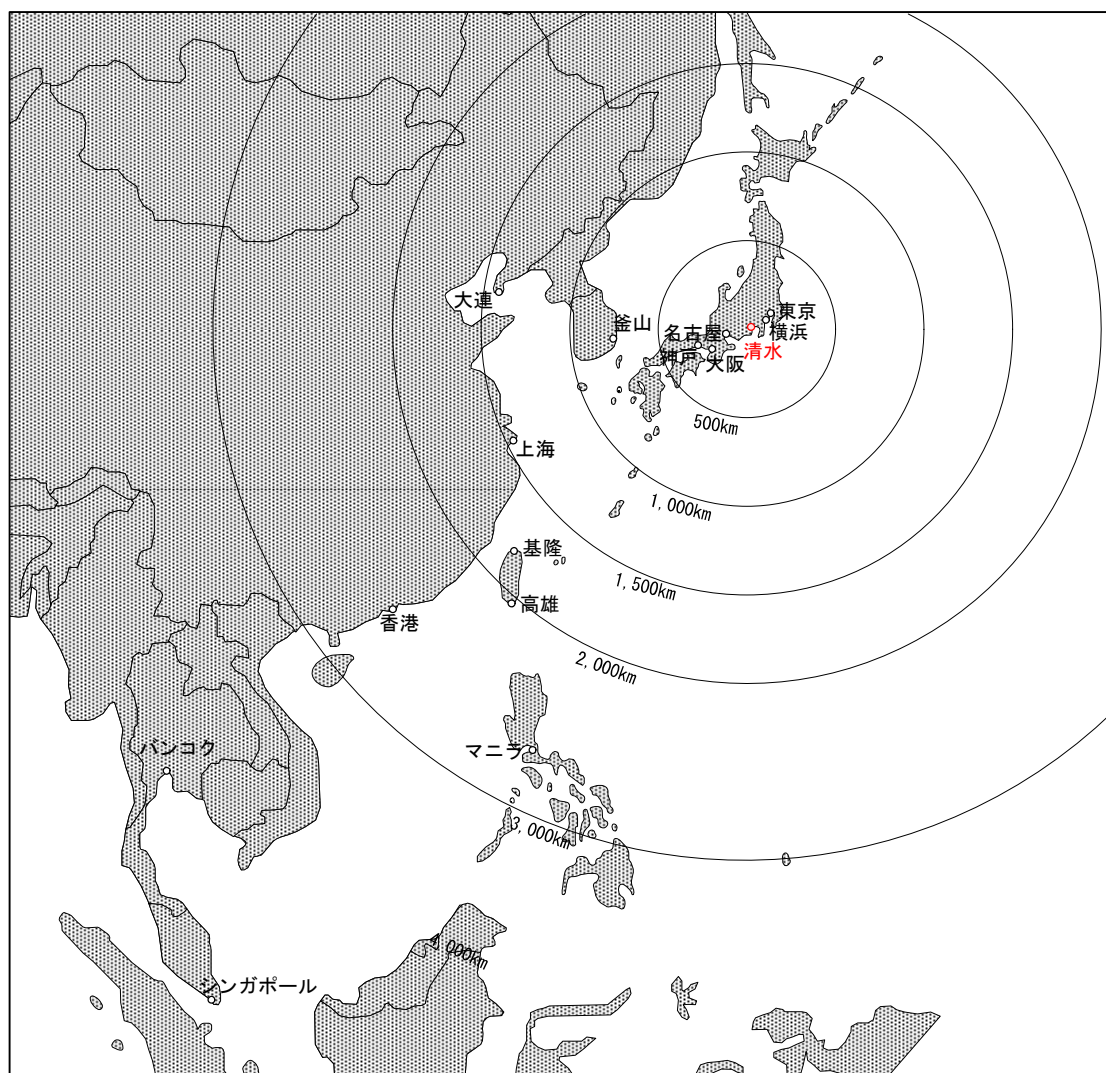


図 I-1-1 清水港の位置

## 1. 2 港湾の沿革

清水港は、本州のほぼ中央、駿河湾の西岸に位置し、日本のシンボルである富士山を背景に、緑と伝説に彩られた三保半島を天然の防波堤とした日本屈指の良港として古くから栄えてきた港である。飛鳥時代には既に船着場が存在し、当時百済への救援船が本港から船出した記録が残されている。その後、戦国時代から江戸時代には、軍事上の要地や駿府の外港、甲州や信州への玄関口という重要な役割を持つ海陸の交易地として賑わいをみせた。

明治 11 年（1878 年）に清水波止場が築造されたのが近代の清水港の発端であり、明治 29 年（1896 年）には開港外貿易港に、さらに明治 32 年（1899 年）には開港場に指定された。

明治 41 年（1908 年）からの第 1、2 期修築工事により近代港湾としての諸施策が整備され、これに伴い臨海部には造船、製油、製材等の工場が進出し、従来の商港的性格に加え、工業港的性格を併せ持つようになった。また、関東大震災後は、復興のための木材需要に対応し、日本でも有数の木材輸入港として発展し、昭和 12 年（1937 年）には貨物取扱量 143 万トと戦前の最高を記録した。第二次世界大戦により、港湾施設の約 7 割が破壊され荒廃化した本港であるが、昭和 22 年（1947 年）から直轄事業を中心とした復興整備工事が実施され、昭和 26 年（1951 年）の取扱貨物量は 163 万トに達し、こうした港勢の飛躍的な拡大に伴い、昭和 27 年（1952 年）には我が国を代表とする国際貿易港として特定重要港湾に指定された。

その後も、工業整備特別地域に指定された東駿河湾地域や、輸送機械、音響製品等の先端技術産業を数多く抱える県西部地域に代表される静岡県の、産業・経済の発展を支える重要な柱として積極的な整備、振興がなされ、平成 11 年には開港 100 周年を迎えた。

外貿定期航路のコンテナ化への取組みも早く、昭和 45 年に興津地区コンテナ埠頭が、昭和 57 年には袖師地区にコンテナターミナルが整備され、世界各国と結ぶ航路の開設が相次いだ。

近年では、2011 年（平成 23 年）の港湾法改正により「国際拠点港湾」に指定されるとともに増大するクルーズ需要に対応すべく、2017 年（平成 29 年）には、国際クルーズ拠点の形成を図る「国際旅客船拠点形成港湾」に指定されるなど、国際港湾都市として、周辺地域の経済・文化・国際化に大きく貢献している。また、高速道路網や富士山静岡空港の拡充により、拠点性が高まっており、目前に迫る中部横断自動車道の開通を契機として、山梨・長野県など甲信地域とのさらなる交流拡大が期待されている。さらには、2018 年（平成 30 年）には、港湾管理者、所在市及び民間企業が連携し、“みなと”と“まち”を一つの資産として、地域経営を担う「清水みなとまちづくり公民連携協議会」を設立し、清水港及びその周辺地域一体の具体的な『グランドデザイン』を描き、その実現に取り組み始めている。

令和元年に開港 120 周年を迎え、概ね 20 年後の長期的な視点から清水港のあるべき姿と実現のための方向性を定めたところである。

### 1. 3 港湾の性格及び役割

#### (1) 清水港の特徴

- 駿河湾奥部の静穏な良港
- 大消費地に挟まれ、高規格幹線道路の結節点に位置する港湾
- 外貿コンテナ貨物の取扱における我が国の“国際拠点港湾”
- 市民全体の“国際交流活動”の活発な港湾
- “清水港みなと色彩計画”の事業推進
- 開港 120 年を迎えた清水港

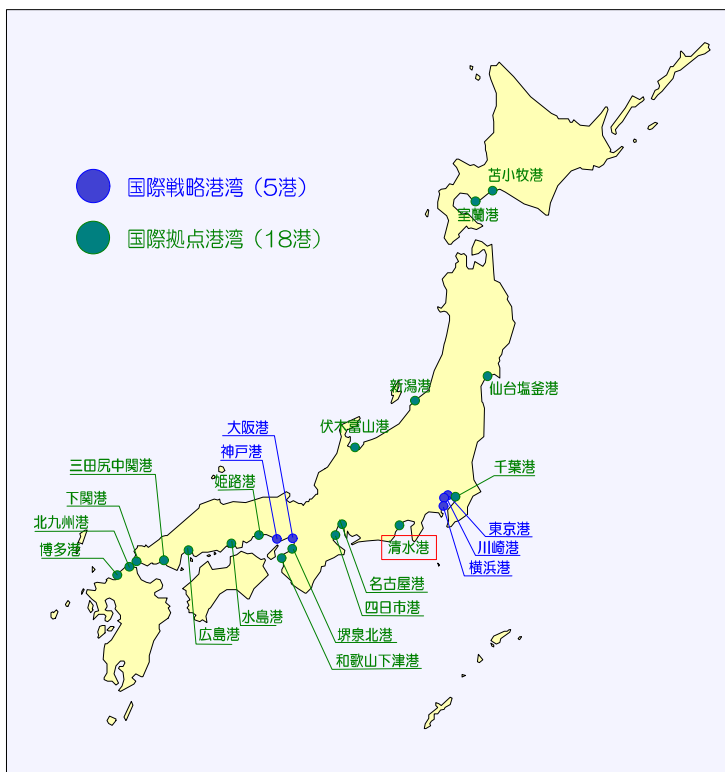
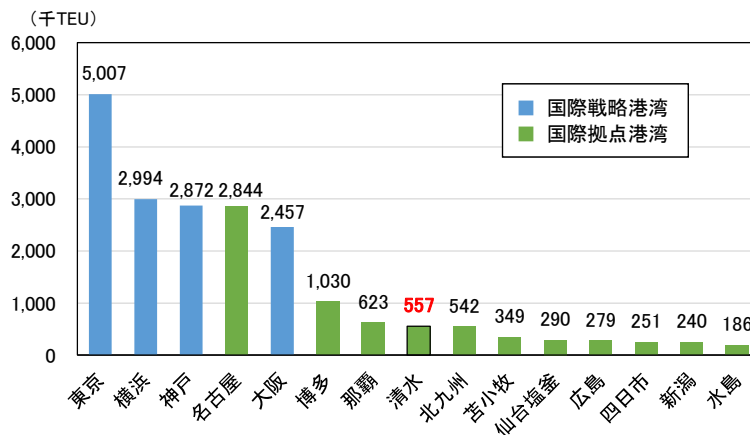


図 I-1-2 我が国の国際戦略港湾及び国際拠点港湾



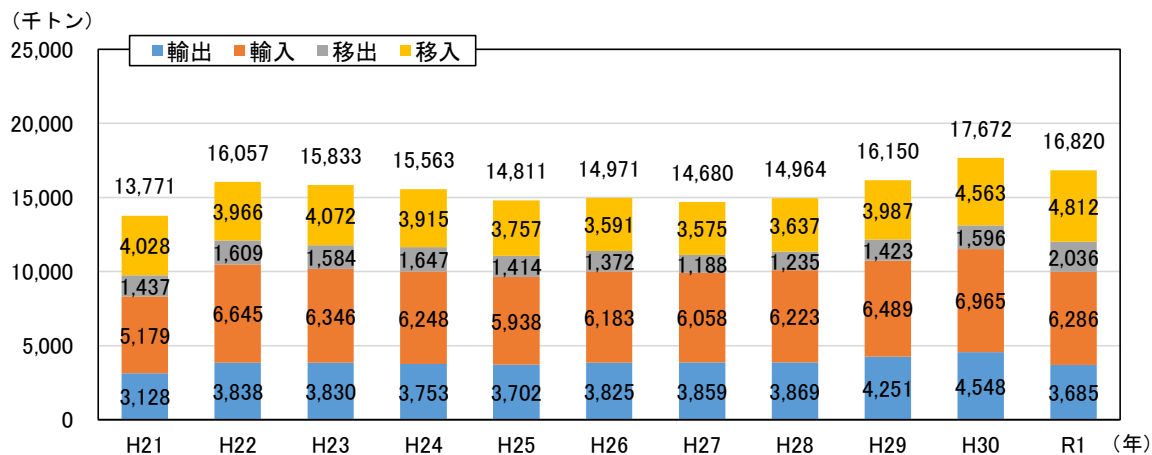
資料: 数字でみる港湾2020

図 I-1-3 我が国の主要コンテナ港湾の取扱個数(2019年)

## (2) 取扱貨物量の現状

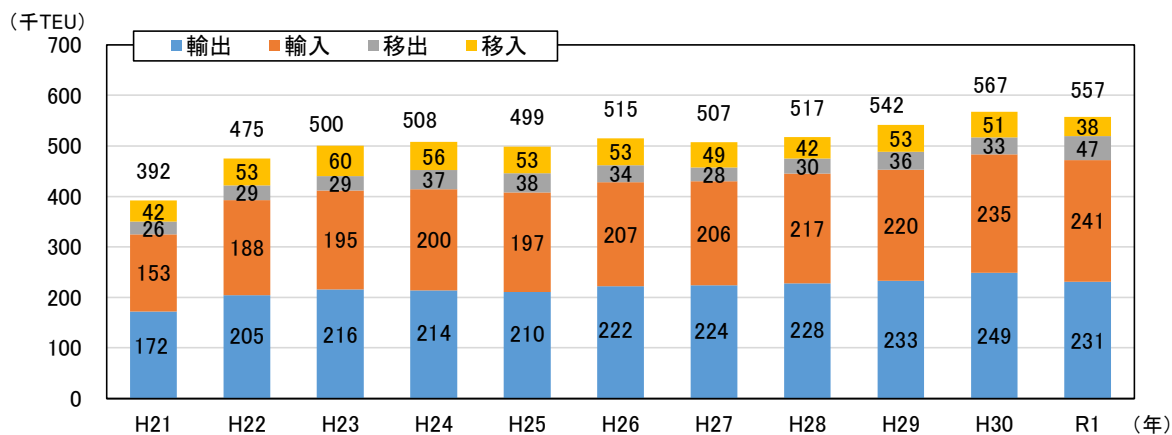
清水港の令和元年の取扱量は1,682万トンであり、主な取扱貨物はLNGや紙・パルプ、自動車部品が多数を占めている。

令和元年の外内貿コンテナ取扱貨物量は55万7千TEUである。



資料：清水港港湾統計年報

図 I-1-4 清水港の取扱貨物量の推移



資料：清水港港湾統計年報

図 I-1-5 清水港の外内貿コンテナ取扱貨物量(TEU)の推移



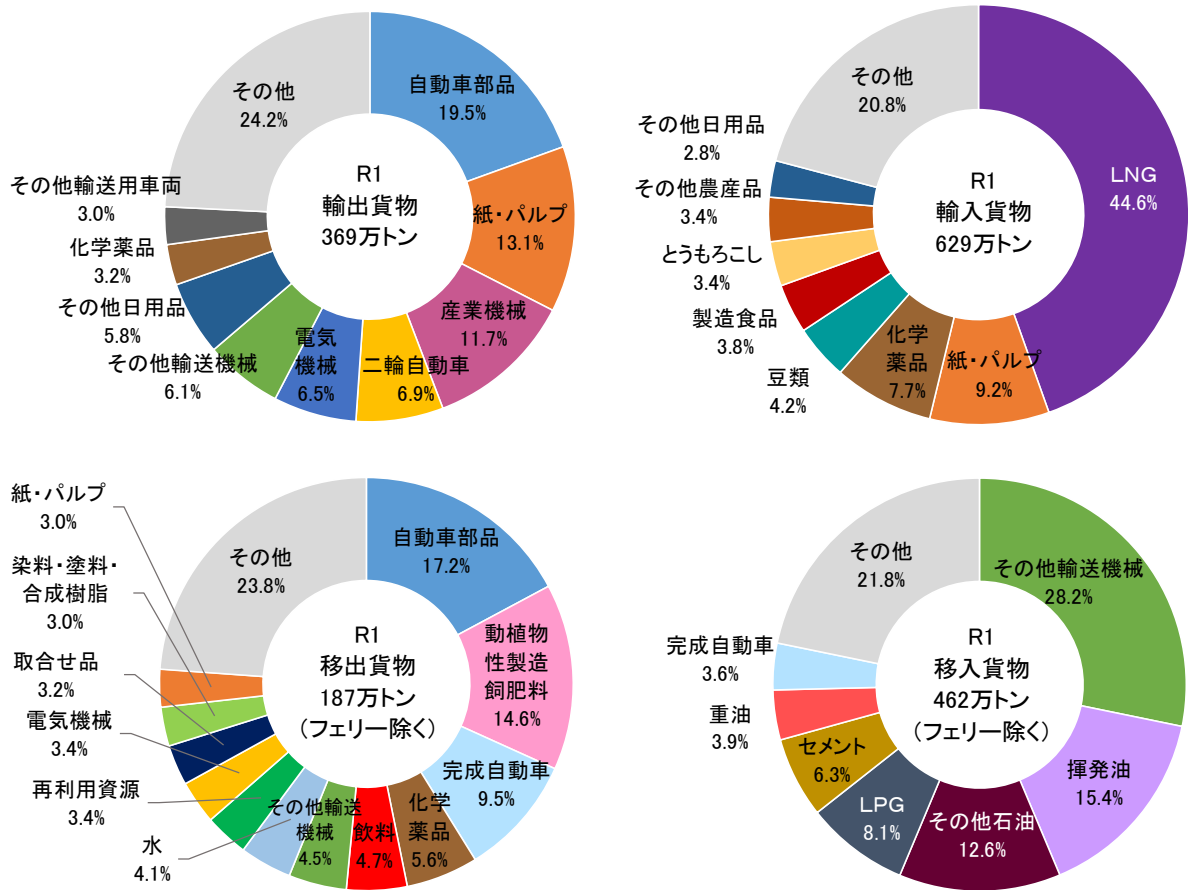


図 I-1-6 清水港の輸移出入別の品目別取扱量比率(令和元年)

### (3) 各地区の現況

各地区の現況は次のとおりである。

表 I-1-1(1) 各地区の概要

地区名		施設現況及び取扱主要品目	利用状況
新興津地区		<ul style="list-style-type: none"> <li>○主要施設（公共埠頭） -15m×2B</li> <li>○主要取扱貨物 外貿コンテナ、自動車部品、紙・パルプ等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成15年6月に水深15m岸壁1Bが一部供用開始された。</li> <li>・平成29年9月に第2バース完成し、水深15mの連続2バース（700m）で供用を開始された。</li> <li>・令和元年1月に4海貨合同で建設した「新興津国際物流センター」が竣工された。</li> </ul>
興津地区	興津第一埠頭	<ul style="list-style-type: none"> <li>○主要施設（公共埠頭） -10m×3B、-5.5m×2B</li> <li>○主要取扱貨物 水産品、紙・パルプ、水等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主に水産品、紙・パルプ等の輸入貨物を扱っている。かつては、完成自動車の輸出拠点であったが、現在は扱われていない。</li> <li>・興津国際流通センター（FAZ）が整備されている。</li> </ul>
	興津第二埠頭	<ul style="list-style-type: none"> <li>○主要施設（公共埠頭） -12m×2B、-10m×5B、-7.5m×1B</li> <li>○主要取扱貨物 紙・パルプ、水産品、木製品等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主に水産品、紙・パルプ等の輸入貨物を扱っている。</li> <li>・興津船だまりがあり、漁船やプレジャーボートが係留されている。</li> </ul>
袖師地区	袖師第一埠頭	<ul style="list-style-type: none"> <li>○主要施設（公共埠頭） -12m×4B、-9m×2B、-7.5m×5B -4.5m×4B</li> <li>○主要取扱貨物 外内貿コンテナ、内貿RORO貨物、原木、石灰石、非鉄金属、金属くず等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナ貨物、RORO貨物、バルク貨物が混在しており、非常に混雑している状況であるため、コンテナ貨物の新興津地区への集約が進められている。</li> <li>・袖師第一船だまりがあり、作業船や漁船、プレジャーボートが係留されている。</li> </ul>
	袖師第二埠頭	<ul style="list-style-type: none"> <li>○主要施設（公共埠頭） -10～12m×1B、-9m×1B、-7.5m×1B （専用埠頭） -5m×1B、-3m×1B</li> <li>○主要取扱貨物 化学薬品、金属くず、重油、揮発油、LPG等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主に石油類、化学薬品等の危険物が扱われている。</li> <li>・袖師第二船だまりがあり、作業船や漁船、プレジャーボートが係留されている。</li> </ul>
	他	<ul style="list-style-type: none"> <li>○主要施設（専用埠頭） -22m×1B、-8.2m×1B、-6.3m×1B、</li> <li>○主要取扱貨物 LNG、揮発油、その他石油、LPG等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・LNGや石油類の配分基地であり、LNGは都市ガスとして県内に供給されている。</li> </ul>
江尻地区		<ul style="list-style-type: none"> <li>○主要施設（公共埠頭） -6.5m×7B、-4.5m×2B、 -4m×1B （専用埠頭） -11m×1B、-7.5m×1B</li> <li>○主要取扱貨物 動植物性製造飼肥料、その他化学工業品、重油、水産品等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・漁港区は我が国の冷凍マグロの輸入基地として、大型冷蔵倉庫が多数設置され、多くの水産品を扱っている。</li> <li>・河岸の市や水上バスの発着点があることから、賑わい空間として重要な役割を担っている。</li> </ul>
日の出地区		<ul style="list-style-type: none"> <li>○主要施設（公共埠頭） -12m×2B、-7.5m×2B、-4m×1B</li> <li>○主要取扱貨物 フェリー、動植物性製造飼肥料、紙・パルプ等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際旅客船埠頭、イベント広場、遊歩道、商業施設などが整備されており、本港の交流拠点として多くの人々に賑わっている。</li> <li>・主に紙、パルプ等の雑貨系の輸入貨物を扱っている。</li> <li>・フェリーターミナルが整備されており、伊豆半島地域との交流拠点としての役割を担っている。</li> </ul>

表 I-1-1(2) 各地区の概要

地区名	施設現況及び取扱主要品目	利用状況
富士見地区	<p>○主要施設 (公共埠頭) -12m×2B、-9m×2B、 -7.5m×1B、-5.5m×2B -4m×1B (専用埠頭) -6.1m~7.3m×1B</p> <p>○主要取扱貨物 セメント、木材チップ、とうもろこし等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ウッドチップをはじめ穀物やセメント、砂糖類の輸入貨物を扱っており、サイロや荷役機械等の設備が完備されている。</li> </ul>
折戸地区	<p>○主要施設 (公共埠頭) 水面貯木場：48.6ha 木材整理場：25.7ha 係船浮標：2基</p> <p>○主要取扱貨物 水</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・折戸湾は平成17年末までは水面貯木場として利用されていた。</li> <li>・多くのプレジャーボートが係留されており、民間マリナーや公共の折戸新係留場がある。</li> </ul>
塚間地区	<p>○主要施設 (公共埠頭) -4m×1B (専用埠頭) -7.5m×1B、-4.5~5.5m×3B、 -5m×1B</p> <p>○主要取扱貨物 鋼材、非鉄金属等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄鋼や非鉄金属等の基礎資源型産業が多く立地し、水際線はそれら企業の専用岸壁が整備されている。</li> </ul>
貝島地区	<p>○主要施設 (専用埠頭) -11m×1B、-9m×1B</p> <p>○主要取扱貨物 (専用貨物) 化学薬品、重油等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基礎資源型産業や電力供給業が立地しており、水際線はそれら企業の専用岸壁が整備されている。</li> <li>・港内の浚渫土砂と、静岡市の一般廃棄物を処理する廃棄物処理用地(26ha)が確保されており、埋め立ては完了しつつある。</li> </ul>
三保地区	<p>○主要施設 (公共埠頭) -4.2~5.5m×2B</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ウィンドサーフィンや海水浴など豊かな自然を生かした海洋性レクリエーション拠点として賑わい空間を形成している。</li> </ul>

#### (4) 企業の立地状況

本港周辺及び背後地域における主要企業は、図 I-1-7 及び表 I-1-2 に示すとおりである。

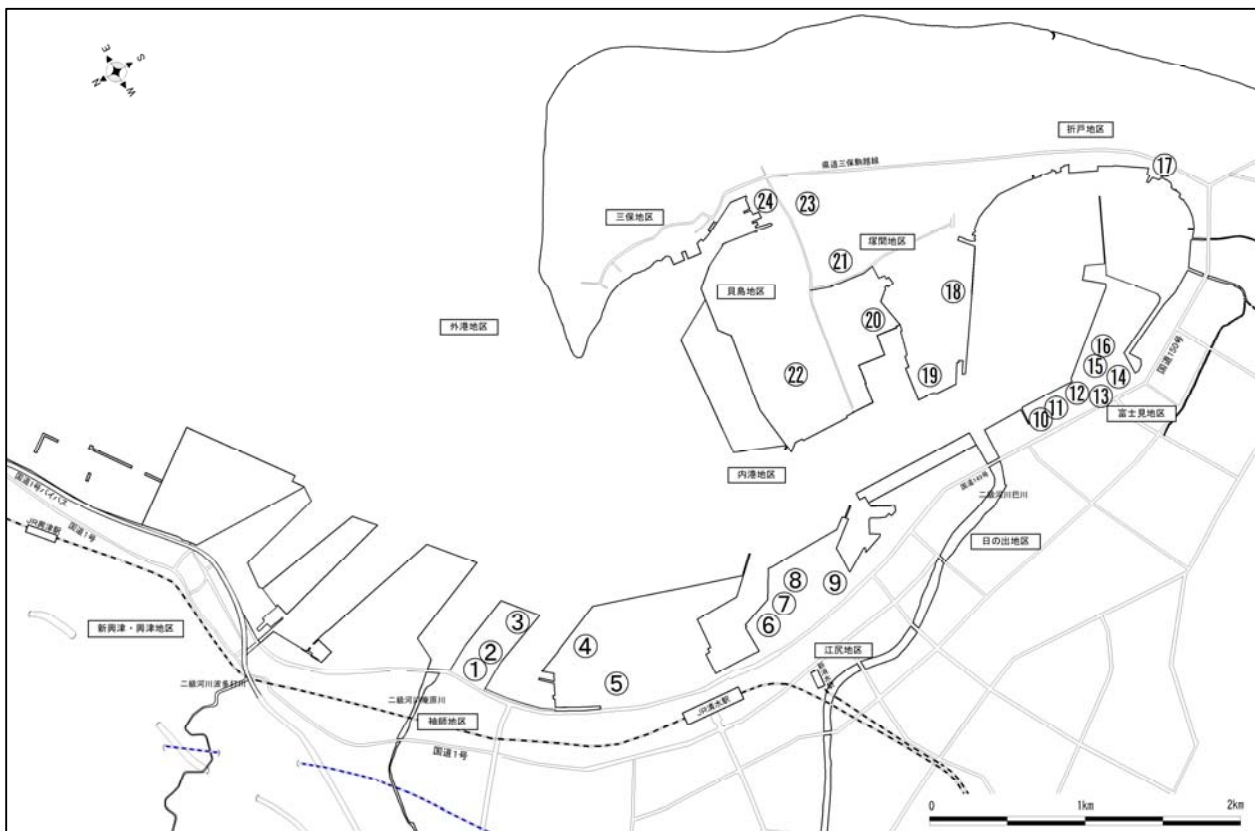


図 I-1-7 清水港背後の主要企業立地位置図

表 I-1-2 清水港背後の主要企業立地位置図

位置 NO	企業名	主な取扱品目	位置 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)	⑭	JA 東日本くみあい飼料	動植物性飼肥料
②	鈴与ケミカルセンター	化学薬品	⑮	住友大阪セメント(株)清水 SS	セメント
③	鈴与袖師メタノールセンター	メタノール	⑯	宇部三菱セメント(株)清水 SS	セメント
④	清水エル・エヌ・ジー(株)	石油製品(ガソリン、灯油)	⑰	(株)清港ドッグ	鋼材
⑤	ENEOS(株)清水油槽所	重油、石油製品	⑱	(株)アイテック	鋼材
⑥	はごろもフーズ(株)	水産品	⑲	(株)カナサシ重工	鋼材
⑦	(株)ニチレイ	水産品	⑳	中山三星建材(株)清水工場	鋼材
⑧	東洋冷蔵(株)	水産品	㉑	日軽産業(株)	非鉄金属
⑨	(株)J-オイルミルズ 静岡工場	とうもろこし、大豆	㉒	日本軽金属(株)清水工場	ホーキイト、化学薬品
⑩	太平洋セメント(株)	セメント	㉓	三井・ケマーズ・フロブ・ロダック(株)	化学薬品
⑪	(株)富士ロジテック清水支店	物流・倉庫業	㉔	(株)三保造船所	鋼材
⑫	フジ日本精糖(株)清水工場	砂糖			
⑬	日東富士製粉(株)	麦			

## 1. 4 港湾周辺の交通網

清水港の背後には袖師臨港道路や国道 149 号、国道 150 号が南北方向に各埠頭を連絡している。また、清水区を中心市街地を経て静岡市中心部に至る国道 1 号や東名高速道路の清水 IC に直結する静清バイパスなど、清水港周辺には様々な交通ネットワークが形成されている。

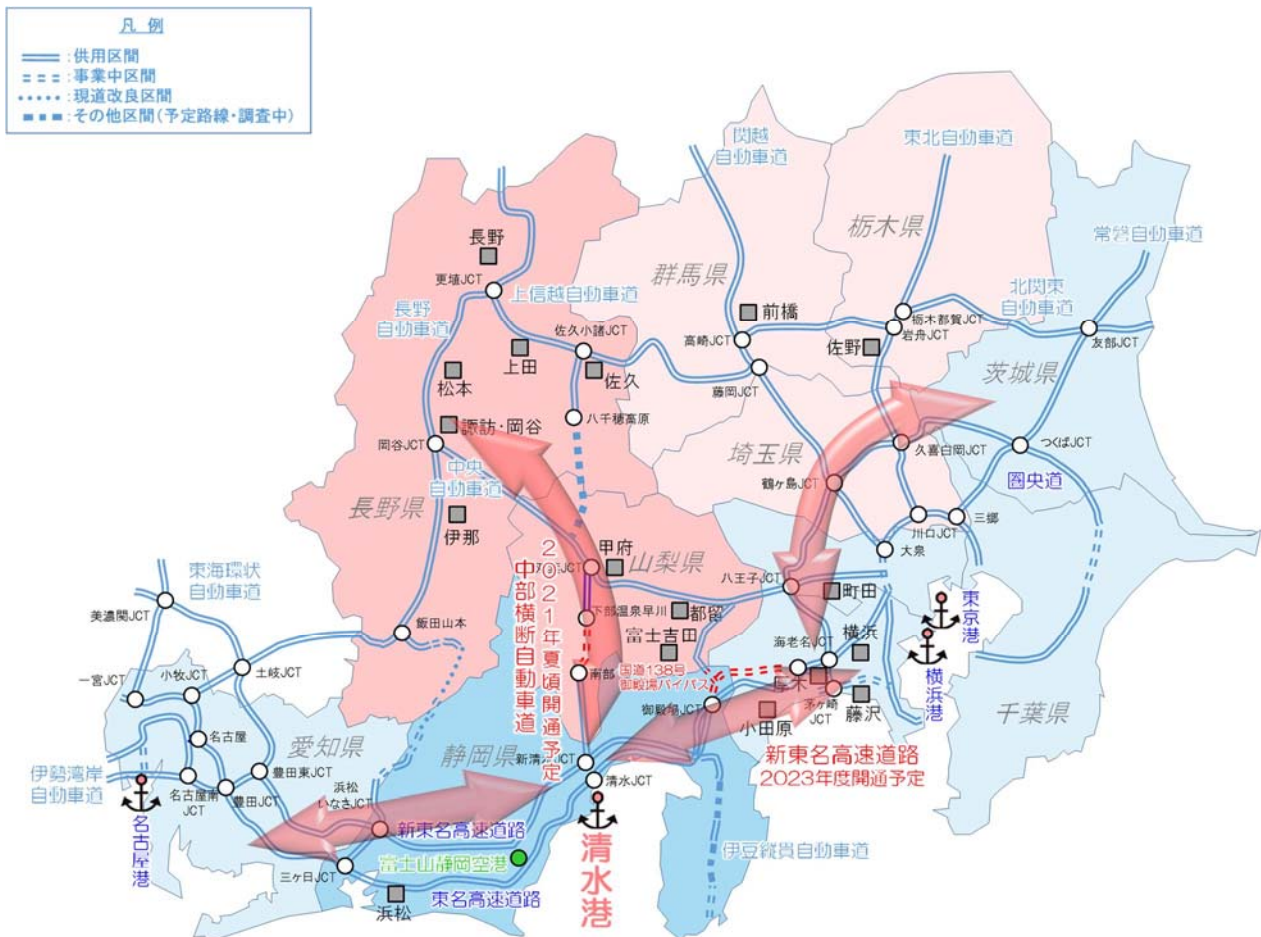


図 I-1-8 清水港背後の道路交通ネットワーク図

## 1. 5 背後地域の状況

### (1) 背後地域

清水港の背後地域は、貨物流動状況や県内港湾との利用分担等を踏まえ、一般貨物及びコンテナ貨物ともに、静岡県全県とする。

### (2) 人口動向

平成 27 年の国勢調査では、静岡県の人口は約 370 万人で、全国に占める割合は約 2.9% であり、平成 22 年と比べ 6.5 万人程度減少している。また、清水港直背後都市である静岡市は約 70.5 万人であり、平成 22 年と比べ 1.1 万人程度減少している。

### (3) 産業動向

#### ① 就業動向

平成 27 年の就業者数は静岡県が 186.5 万人で、平成 22 年と比べ 3.2 万人程度減少している。一方、静岡市が 35.1 万人で全国と同様減少傾向にあり平成 22 年と比べ 0.7 万人程度減少している。

産業別にみると、静岡県の平成 22 年における第 1 次産業は 4.2% だったのに対し、平成 27 年では 3.9%、第 2 次産業は 33.7% から 33.2% と減少しており、第 3 次産業は 62.1% から 62.9% と増加している。

#### ② 工業

平成 27 年における静岡県の製造品出荷額等は約 16 兆 4 千億円で、平成 22 年と比べ 5,789 億円増加している。また、静岡市の製造品出荷額等は 1 兆 7 千億円で、平成 22 年と比べ 278 億円増加している。

表 I-1-3 直背後都市の状況

	単位	H22					H27				
		静岡市		静岡県		全国	静岡市		静岡県		全国
			全県シェア		全県シェア			全県シェア		全県シェア	
人口	千人	716	19.0%	3,765	2.9%	128,057	705	19.1%	3,700	2.9%	127,095
就業者数	千人	358	18.9%	1,897	3.2%	59,611	351	18.8%	1,865	3.2%	58,919
第1次産業	-	2.9%	12.7%	4.2%	3.3%	4.2%	2.7%	12.8%	3.9%	3.2%	4.0%
第2次産業	-	26.6%	14.7%	33.7%	4.4%	25.2%	26.3%	14.7%	33.2%	4.3%	25.0%
第3次産業	-	70.5%	21.1%	62.1%	2.9%	70.6%	71.0%	21.0%	62.9%	2.9%	71.0%
製造品出荷額等	億円	16,972	10.7%	157,931	5.5%	2,891,077	17,250	10.5%	163,720	5.2%	3,131,286

※就業者数には分類不能を含むため、産業分類別割合の合計は100%にならない。

資料：人口及び就業者数は国勢調査、製造品出荷額は工業統計調査より

## 2 港湾への要請

### 2.1 港湾を取り巻く環境

港湾を取り巻く環境は、物流・産業の観点では、アジアを中心とした経済のグローバル化の進展による海上輸送貨物量の増加、世界規模での海上輸送網の再編、情報通信技術の高度化による物流DX（デジタルトランスフォーメーション）の進展、少子高齢化等による労働力不足、トラックドライバー不足等によるモーダルシフトの進展など、多様な変化が生じている。

交流・生活・環境の観点では、アジア地域の経済発展に伴う観光需要の増加等でクルーズ船の日本への寄港が増加しており、世界の富裕者層が所有するスーパーヨットの寄港需要も高まっている。また、魅力ある港湾空間を形成するためには、みなとが持つ文化・歴史・静穏な水域、自然や多彩な景観等の地域資源の活用が重要である。更に、深刻化する地球環境問題から、脱炭素化に向けて、再生可能エネルギーの活用や水素等の新たなエネルギーの利用拡大など、適切にエネルギーをマネジメントすることが求められている。

防災・危機管理等の観点では、甚大な被害が予想される南海トラフ地震・首都直下地震の発生、気候変動による台風の大型化や高潮浸水リスクの増大が懸念されている。また、老朽化した港湾施設の割合が急速に増加することが見込まれている。更には、新型コロナ禍において物流の停滞やクルーズ船の寄港中止など不安定な情勢が生じており、リモート化、省人化など感染拡大予防につながる対応が求められている。

その他、持続可能でより良い世界を目指す国際目標となっているSDGs（持続可能な開発目標）の達成に向けて、産業基盤の形成、持続可能なまちづくりなど、あらゆる面でのイノベーションの推進や企業のESG投資（Environmental（環境）、Social（社会）、Governance（企業統治））が促進されるような環境整備など、積極的な取組みが求められている。

### 2.2 清水港の現状

今日の清水港は、物流・産業の観点では、背後圏に自動車、自動二輪車、楽器、一般機械などの輸出関連企業のほか、日本の製紙産業を担う製紙工場が集積し、諸外国と結ぶコンテナ船やパルプ船、LNG船などが多数利用する国際貿易港であるとともに、多様な内貿貨物を取扱う国内輸送拠点港として、本県における重要な物流拠点としての役割を担っている。

今後は、東名・新東名高速道路や中部横断自動車道などの高規格幹線道路の充実により、清水港の背後圏が拡大し、貨物量の更なる増大が見込まれる。これら道路網を活用し、山梨県、長野県といった内陸県と連携した農水産物輸出拠点に向けた取組みも求められる。

現状に目を向けると、新興津コンテナターミナルでは、大型化した船舶の利用が集中し、荷役待ちの滞船が発生している。また、新興津埠頭と袖師埠頭で分散して取扱われているコンテ

ナ貨物は、荷役用地や保管施設用地が埠頭内に十分確保できず、非効率な横持ち輸送が発生している。袖師コンテナターミナルでは、平成 28 年からコンテナターミナル内で RORO 貨物の取扱いを開始し、貨物量は順調に増加しているが、RORO 貨物とコンテナ貨物を混在利用している結果、非効率な横持ち輸送に加え、シャーシ置場の不足が発生している。更に、同一品目の貨物が複数の公共岸壁で取扱われるなど、貨物の分散が目立っている。清水港は、港全体の面積が狭く、港外への港の拡張も難しいため、空間の高度利用や既存ストックの有効活用が必要となる。

交流・生活・環境の観点では、清水港は、霊峰富士と調和した美しい港湾景観や歴史・文化を活かし、憧れ、何度も訪れ、滞在したくなる美しい“みなとまち”を地域ぐるみで共創していくことや交流・賑わいの拠点形成により地域を振興していく役割を担っている。現在、清水港では、「清水みなとまちづくり公民連携協議会」を県、市、民間企業で設立し、清水港及び周辺のあるべき将来像「グランドデザイン」を描き、共有・共感し、その実現に向けた“みなとまちづくり”を地域ぐるみで進めている。地区別の取組みでは、折戸地区において、市民や来訪者が心から楽しめるリゾートの形成に向けて、折戸湾の海面、水際線、沿岸部を一体で活用する検討を官、民で進めている。また、清水が持つ海・海辺という資源に着目し、マリンスポーツ、ビーチスポーツの振興を通じて、人々が海・海辺をより身近なものと感じ、スポーツを通じた人々の交流を活発にしていく取組みも進めている。更には、清水港は、海洋に関連した研究・開発機関や企業、大学等が集積している。大学や研究機関、企業等とネットワークを構築し、研究開発・産業応用を促進するための拠点を令和元年に整備するなど、マリンオープンイノベーションを推進する取組みも進めている。

防災・危機管理等の観点では、清水港は、緊急物資を受け入れる静岡県の防災拠点港湾となっている。また、災害時にも基幹的な物流網を維持し、地域経済・社会への影響を最小限に抑制することとしている。従前から大規模地震発生 of 切迫性や津波による甚大な被害が想定されており、施設の耐震性強化や海岸保全施設の整備などを進めている。近年は、大型台風による高潮等で浸水被害が発生しており、被害防止・軽減に向けた対策も進めている。

### 2.3 港湾への要請

清水港を取り巻く環境に的確に対応し発展していくためには、物流・産業の観点では、貨物の集約や埠頭機能の再配置により空間利用を改善するとともに、AI（Artificial Intelligence：人工知能）やIoT（Internet of Things：モノのインターネット）等の革新技术を導入し、迅速かつ効率的な物流環境を構築することが求められている。加えて、RORO 船を活用した国内複合一貫輸送網の構築やROROとコンテナの連携による効率的な輸送手段の構築など海上輸送網の充



実を図るとともに、コンテナと RORO の両ターミナルに近接したロジスティクスセンターの導入など付加価値を生む物流環境を提供することで、更に利便性を高めることが求められている。

交流・生活・環境の観点では、新興津・興津、江尻、日の出、折戸、三保の各地区で、それぞれの地域特性を生かし、交流・賑わいの創出、緑の創生、人々が海辺を散策しながら集い絶景を鑑賞できる水辺空間の創出など、“みなとまち”を地域ぐるみで共創していくことが求められている。また、年々高まるクルーズ船やスーパーヨットの寄港要請に対応した受入れ環境を整備することが求められている。更には、地球温暖化を防止するため、燃料電池やカーボンニュートラルな電力など次世代型エネルギーの活用により、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を推進することが求められている。

防災・危機管理等の観点では、南海トラフ地震・津波などによる大規模災害の発生が高い確率で予想されているため、引き続き防災機能の向上に取り組む必要がある。また、東日本大震災等では、民間フェリーや RORO 船が自衛隊の人員、車両、建設機械等を緊急輸送し、また、入浴、洗濯、食事等の生活支援を行うなど、救援・復旧活動の一翼を担ったことから、それら活動を行う船舶に対する受入対策が求められている。

## 2.4 清水港の将来像

清水港への要請を踏まえ、計画の基本理念は、清水港の持つ美しい環境の中で、先端技術「知」を活用し、安全・安心で心豊か・幸せに暮らせるみなと「スマート・ガーデン・ポート」とする。

また、以下に示す「物流・産業」、「交流・生活・環境」、「防災・危機管理等」の3つの視点から、上記基本理念を実現するため、2030年代前半を目標年次として、以下の港湾計画の方針を定め、港湾計画を改訂する。

### 【物流・産業】

- ① 2つの地区で取扱っているコンテナ貨物を集約し、荷役機械の遠隔操作化などの革新技术を導入した次世代高規格コンテナターミナルを形成する。
- ② RORO 船貨物とコンテナ船貨物の混在利用を解消し、自動離着岸装置やスマートゲートなどの革新技术を導入した次世代高規格 RORO ターミナルを形成する。
- ③ コンテナターミナルと RORO ターミナルの近接性に加え、ターミナル間にロジスティクスセンターを導入することで、迅速かつ効率的な物流環境を提供する。
- ④ パルプ船をはじめとするバルク船の大型化と貨物量の増大に対応するとともに、取扱拠点の集約化により、外内貿バルク貨物取扱機能の強化を図る。

### 【交流・生活・環境】

- ①各地区で交流・賑わい拠点を創出するとともに、連続性・安全性に配慮した人流動線の確保と拠点間のアクセス向上を図る。
- ②「北東アジアクルーズの東日本における拠点化」と「スーパーヨットの拠点港化」に向けた受入環境の充実を図る。

### 【防災・危機管理等】

- ①大規模地震が発生した場合に備え、円滑な物資の緊急輸送及び住民等の緊急避難を可能とするため、また、速やかに基幹的な物流網を維持するため、適切な位置に耐震強化岸壁を配置する。

## 2.5 目標年次

清水港への要請や内外の諸情勢の変化に的確に対応するため、計画目標年次を2030年代前半とする。

### 3 港湾計画の範囲及び港湾空間の利用

#### 3.1 港湾計画の範囲

清水港の港湾計画の範囲は、陸域 509.2ha と水域 1,253ha からなる臨海部の空間であり、図 I-3-1 に示すとおりである。

表 I-3-1 港湾計画の範囲

区 分	範 囲	面積
水 域	清水灯台（北緯 35 度 00 分 38 秒、東経 138 度 31 分 50 秒）から八木間村（一）三等三角点（244.37 メートル）の方向に 600.00 メートルの点まで引いた線、同点から 2 度 59 分 07 秒に引いた線及び陸岸に囲まれた海面並びに巴川千歳橋下流の河川水面	1,253ha
陸 域	新興津・興津地区、袖師地区、江尻地区、日の出地区、富士見地区、折戸地区、塚間地区、貝島地区、三保地区	509.2ha

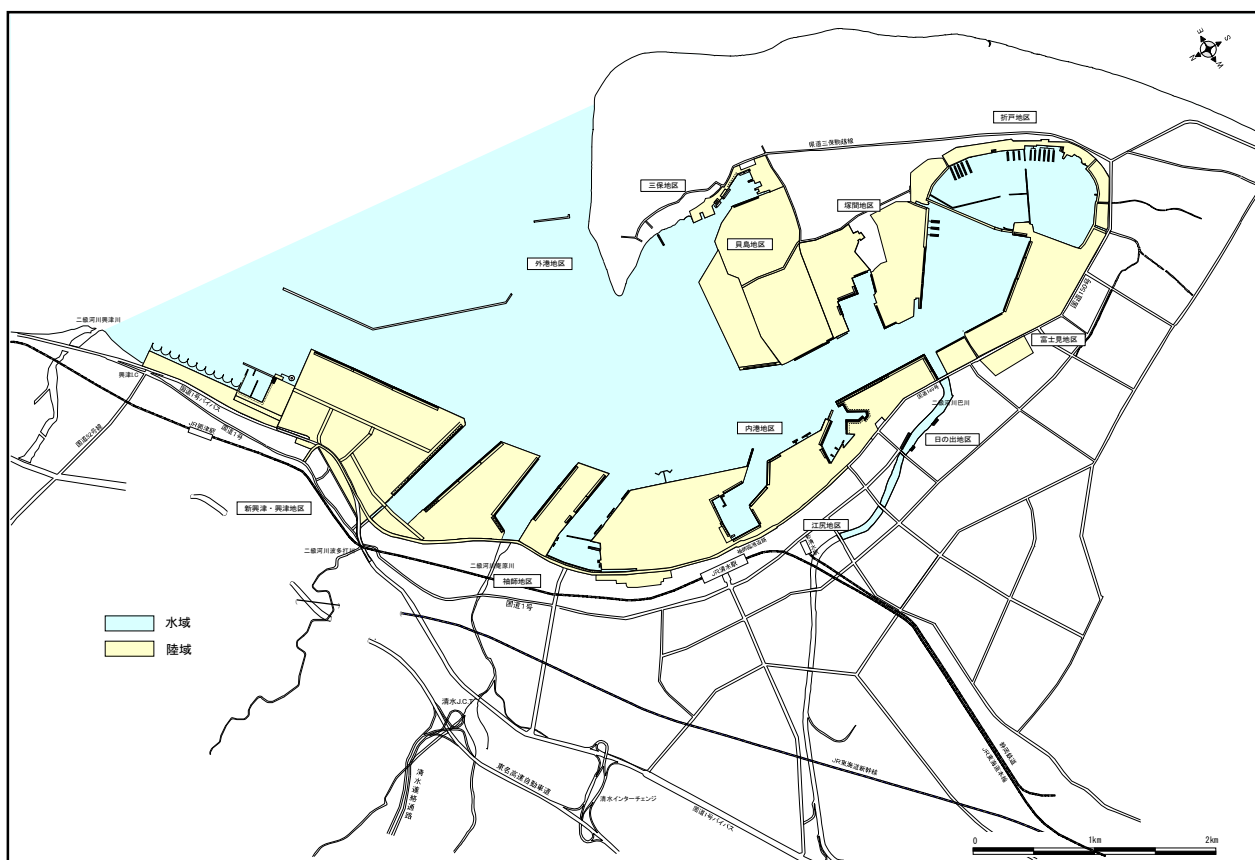


図 I-3-1 港湾計画の範囲

### 3.2 港湾空間利用ゾーニング

多様な機能が調和し、連携する質の高い港湾空間を形成するため、各地区の利用ゾーニングを以下のとおり設定する。

- ①新興津・興津地区は、外内貿コンテナ貨物を中心に取扱う物流関連ゾーンとする。
- ②袖師地区北部は、内貿 RORO 貨物や外貿一般貨物を中心に、また、日の出地区南部から富士見地区、折戸地区折戸湾東側は、外内貿一般貨物を中心に取扱う物流関連ゾーンとする。
- ③袖師地区南部から江尻地区、及び塚間地区から貝島地区は、生産ゾーンとする。
- ④江尻地区北部、日の出地区北部の両地区は、地域の振興を図る交流拠点ゾーンとする。
- ⑤新興津・興津地区北部、袖師地区北端部、日の出地区北部、富士見地区北部、折戸地区折戸湾は、緑地レクリエーションゾーンとする。
- ⑥新興津・興津地区中央部、及び袖師地区中央部の埠頭基部は、船だまり関連ゾーンとする。
- ⑦貝島地区北部は、海洋研究イノベーションゾーンとする。

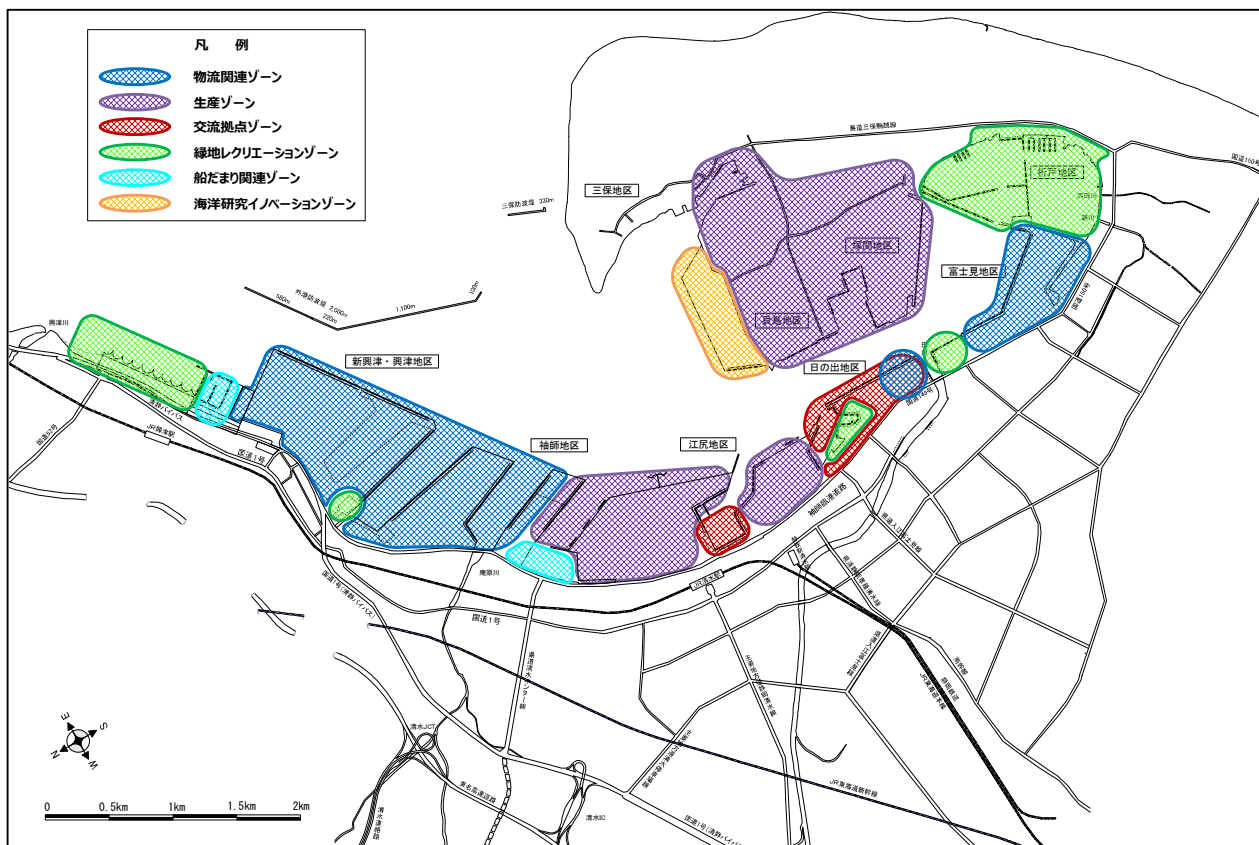


図 I-3-2 港湾空間利用ゾーニング

## Ⅱ．港湾の能力に関する資料

### 1 取扱貨物量

#### 1. 1 取扱貨物量の推移

##### (1) 外内別・公専別取扱量の推移

外内別・公専別の過去 11 年間の取扱量の推移は、次のとおりである。

表Ⅱ-1-1 外内・コンテナ別及び公専別取扱量の推移

外内別	公専	実績値											(設定値)
		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	2030年代前半
外 貨	公共	5,360	6,544	6,426	6,167	6,209	6,465	6,389	6,434	6,704	7,101	6,435	9,223
	専用	2,946	3,939	3,750	3,834	3,430	3,543	3,529	3,659	4,037	4,412	3,537	4,636
	計	8,306	10,482	10,176	10,001	9,639	10,008	9,917	10,092	10,740	11,514	9,972	13,859
コンテナ除	公共	1,310	1,524	1,252	1,064	1,158	1,168	1,080	1,050	1,140	1,165	954	6,153
コンテナ	公共	4,050	5,019	5,174	5,103	5,051	5,297	5,308	5,384	5,564	5,936	5,481	7,706
内 貨	公共	3,439	3,493	3,565	3,676	3,880	3,693	3,479	3,620	4,304	4,979	5,687	7,526
	専用	2,026	2,082	2,091	1,886	1,291	1,270	1,284	1,252	1,106	1,180	1,161	1,122
	計	5,465	5,575	5,656	5,562	5,171	4,963	4,763	4,872	5,410	6,159	6,848	8,648
フェリー除	公共	2,997	3,077	3,208	3,288	3,302	3,150	3,000	3,185	3,885	4,570	5,332	7,035
	専用	2,026	2,082	2,091	1,886	1,291	1,270	1,284	1,252	1,106	1,180	1,161	1,122
	計	5,023	5,159	5,299	5,173	4,594	4,420	4,284	4,437	4,991	5,750	6,494	8,158
フェリー	公共	442	416	357	389	578	542	479	435	419	409	354	491
合 計	公共	8,799	10,037	9,991	9,843	10,089	10,158	9,867	10,054	11,007	12,080	12,122	16,749
	専用	4,972	6,020	5,842	5,720	4,722	4,813	4,813	4,910	5,143	5,592	4,698	5,758
	計	13,771	16,057	15,833	15,563	14,811	14,971	14,680	14,964	16,150	17,672	16,820	22,507
フェリー除	公共	8,357	9,621	9,634	9,454	9,511	9,616	9,388	9,619	10,589	11,671	11,767	16,258
	専用	4,972	6,020	5,842	5,720	4,722	4,813	4,813	4,910	5,143	5,592	4,698	5,758
	計	13,329	15,641	15,475	15,174	14,233	14,429	14,201	14,529	15,731	17,264	16,465	22,016

資料：清水港湾統計年報

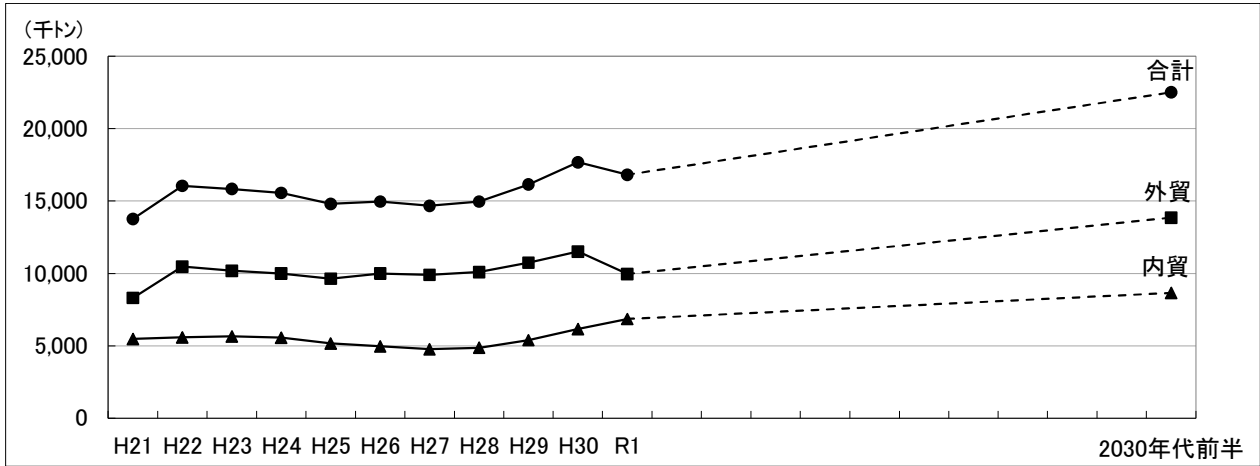


図 II-1-1 取扱貨物量の推移

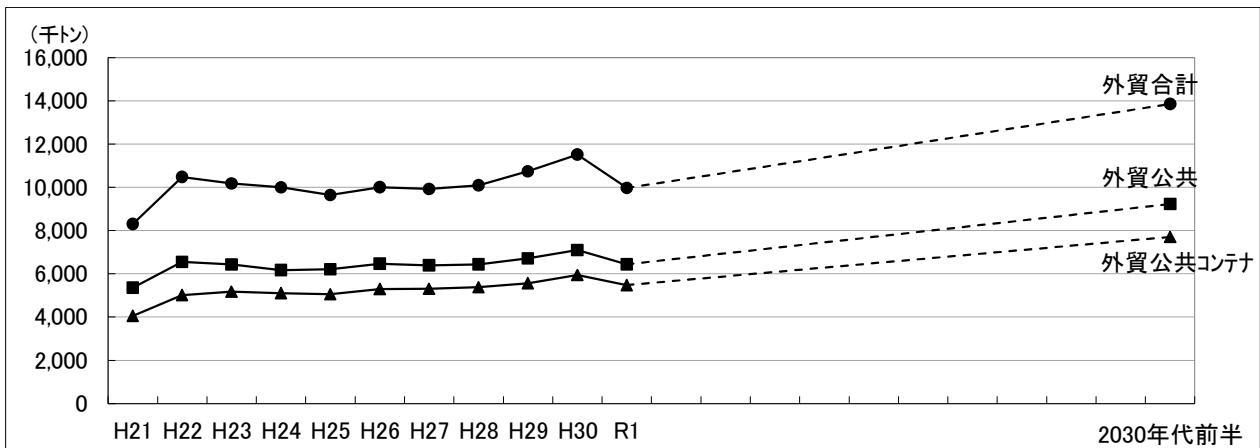


図 II-1-2 取扱貨物量の推移(外貿)

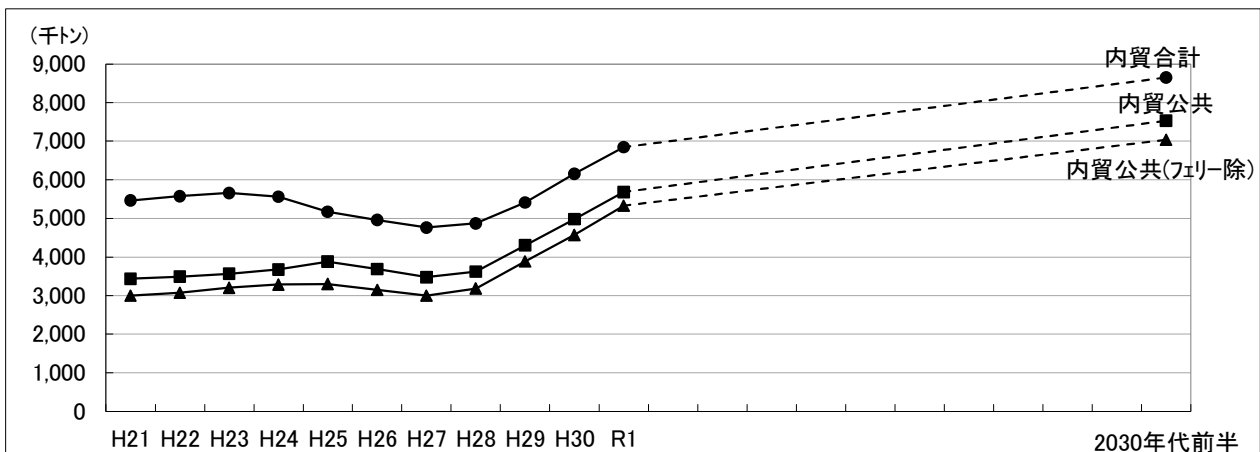


図 II-1-3 取扱貨物量の推移(内貿)

(2) 外資貨物の取扱量の推移

① 外資公共貨物の品目別取扱量の推移

外資公共貨物の品目別取扱量の過去 11 年間の推移は次のとおりである。

表Ⅱ-1-2 外資公共貨物の品目別取扱量の推移

品目		出入	実績値										設定値		
			H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30		R1	2030年代前半
農水産品	とうもろこし	輸出													
		輸入	73	125	119	69	83	160	161	171	196	224	178	224	
		計	73	125	119	69	83	160	161	171	196	224	178	224	
	その他	輸出	25	61	19	19	20	21	11	16	18	39	40	40	
輸入		373	356	293	220	228	201	199	214	207	238	211	214		
計		398	416	312	239	248	222	211	230	226	277	250	254		
林産品	木材チップ	輸出		55											
		輸入	373	393	298	224	215	212	196	162	176	183	104	183	
		計	373	449	298	224	215	212	196	162	176	183	104	183	
	その他	輸出	47	73	83	69	72	75	71	75	80	106	86	106	
輸入		113	89	98	132	144	165	141	84	105	112	146	86		
計		160	162	181	202	216	239	213	159	185	218	232	193		
鉱産品		輸出			0	0	0	0	1	6	9	5	8	9	
		輸入	16	26	56	19	24	28	26	43	64	68	59	58	
		計	16	26	56	19	24	28	27	49	73	73	67	66	
金属機械工業品	二輪自動車	輸出	377	353	349	308	289	331	277	289	302	299	253	299	
		輸入	15	9	9	6	8	9	10	8	6	4	6	11	
		計	392	363	358	314	297	340	287	297	308	302	259	310	
	自動車部品	輸出	719	1,053	1,108	975	904	858	857	982	934	925	718	1,094	
		輸入	50	74	80	99	83	82	69	68	78	79	66	165	
		計	770	1,126	1,188	1,074	987	940	926	1,050	1,012	1,003	784	1,258	
	その他	輸出	110	182	181	214	227	232	220	213	223	252	226	360	
		輸入	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	2	
		計	111	182	181	215	227	233	220	213	223	252	227	362	
	その他機械	輸出	256	306	293	333	329	335	357	384	426	469	430	803	
		輸入	15	22	31	33	37	44	49	51	49	69	48	196	
		計	271	328	323	366	366	379	406	435	475	538	478	999	
	電気機械	輸出	120	111	58	40	35	53	54	284	271	270	241	447	
		輸入	13	16	17	16	19	26	24	40	55	39	65	99	
		計	134	127	74	55	54	79	79	324	326	309	306	546	
	その他	輸出	54	112	143	155	145	147	149	181	213	232	231	269	
		輸入	39	55	80	63	64	81	73	79	76	82	92	67	
計		93	166	224	217	209	228	222	260	289	314	323	336		
化学工業品	窯業品	輸出	18	21	33	39	42	34	14	51	80	80	92	84	
		輸入	39	45	60	54	57	78	76	87	102	84	74	145	
		計	57	66	92	93	99	113	90	138	182	164	167	229	
	化学薬品	輸出	59	93	86	82	84	105	108	130	143	128	118	142	
		輸入	164	223	244	224	248	233	285	308	311	316	282	277	
		計	223	316	330	305	333	338	394	437	454	444	400	419	
	染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	輸出	75	145	156	107	58	49	28	40	34	38	40	113	
		輸入	10	11	14	11	18	22	21	24	25	24	21	31	
		計	86	156	170	118	76	72	49	64	59	62	61	144	
	その他	輸出	0	1	0	1		0	1	2	1	0	1	54	
輸入		5	7	13	14	19	20	7	10	9	9	9	12		
計		5	8	13	15	19	20	8	12	10	9	9	66		
軽工業品	紙・パルプ	輸出	149	160	199	219	222	278	313	316	426	590	482	671	
		輸入	385	450	428	440	463	559	547	507	545	515	577	809	
		計	534	610	627	659	685	838	860	822	911	1,105	1,059	1,479	
	その他食料工業品	輸出	6	6	10	11	19	22	23	26	30	25	22	48	
		輸入	162	167	161	166	173	189	195	198	209	216	239	149	
		計	168	173	171	177	192	211	218	224	239	241	261	197	
	その他	輸出	17	31	34	43	40	41	45	69	67	67	61	74	
		輸入	20	33	47	40	52	70	67	72	68	69	81	71	
計		37	64	81	83	92	111	112	141	135	137	142	144		
雑工業品	文房具・運動娯楽用品・楽器	輸出	99	119	111	101	103	116	123	113	105	107	100	130	
		輸入	15	19	21	20	18	19	19	18	17	19	19	45	
		計	114	139	132	122	121	135	142	131	123	127	119	175	
	その他日用品	輸出	4	5	87	133	193	220	288	218	222	257	215	443	
		輸入	81	95	113	82	126	115	115	124	118	198	177	252	
		計	85	100	200	215	319	334	403	342	339	455	392	694	
その他	輸出	49	65	84	68	71	79	121	122	100	123	109	169		
	輸入	193	141	128	120	124	133	103	176	158	138	148	187		
	計	242	206	212	188	195	212	224	298	258	261	257	356		
特殊品	金属くず	輸出				55	106	67	64	102	106	115	107	192	
		輸入	0	0			2	6						0	
		計	0	0		55	108	73	64	102	106	115	107	192	
	くずもの(再利用資材)	輸出	9	9	12	31	41	59	26	40	50	31	35	111	
		輸入	5	8	11	9	9	8	13	12	17	27	30	38	
		計	13	16	23	40	50	67	39	52	67	57	65	148	
その他	輸出	464	573	380	366	393	412	427	172	98	75	70	84		
	輸入	305	349	317	388	286	198	154	150	174	155	117	163		
	計	770	922	697	755	679	609	580	322	272	230	187	247		
分類不能	輸出	217	270	336	328	290	247	232		0					
	輸入	21	27	29	21	26	28	27			0		0		
	計	238	296	365	349	315	275	259		0	0		0		
合計	輸出	2,875	3,805	3,761	3,698	3,683	3,780	3,809	3,827	3,937	4,234	3,685	5,740		
	輸入	2,485	2,739	2,665	2,469	2,527	2,685	2,580	2,607	2,766	2,868	2,750	3,483		
	計	5,360	6,544	6,426	6,167	6,209	6,465	6,389	6,434	6,704	7,101	6,435	9,223		

注1：端数処理のため合計と内訳の和は必ずしも一致しない。

注2：表中の「0」は貨物量が500トン未満であることを示す。

注3：表中空欄は取扱量が全くないものを示す。

資料：清水港湾統計年報

## ② 外貿公共一般貨物の品目別取扱量の推移

外貿公共一般貨物の品目別取扱量の過去11年間の推移は次のとおりである。

表Ⅱ-1-3 外貿公共一般貨物の品目別取扱量の推移

品目		出入	実績値										設定値		
			H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	2030年代前半	
農水産品	麦	輸出				3									
		輸入	161	156	102	74	107	107	91	91	98	86	83	86	
		計	161	156	102	76	107	107	91	91	98	86	83	86	
	とうもろこし	輸出													
		輸入	73	125	119	69	83	160	161	171	196	224	178	224	
		計	73	125	119	69	83	160	161	171	196	224	178	224	
	その他	輸出	0	29	0										
		輸入	136	123	119	77	53	8	6	10		32	8	32	
		計	136	152	119	77	53	8	6	10		32	8	32	
林産品	木材チップ	輸出		55											
		輸入	373	393	298	224	215	212	196	162	176	183	104	183	
		計	373	449	298	224	215	212	196	162	176	183	104	183	
	その他	輸出									6	24	9	24	
		輸入	5	5	11	9	12	15	10	15	32	14	7	14	
		計	5	5	11	9	12	15	10	15	38	37	16	37	
鉱産品	輸出														
	輸入	5	13	44	1	1	1	4	9	29	39	25	39		
	計	5	13	44	1	1	1	4	9	29	39	25	39		
金属機械工業品	輸出	3	2			1					0	0	0		
	輸入	8	5	17	5	8	15	9	1		2	5	2		
	計	11	7	17	5	9	15	9	1		2	5	2		
化学工業品	化学薬品	輸出	3	10	4	2					7		9		
		輸入	74	124	137	120	135	81	124	128	126	121	94	147	
		計	78	134	142	122	135	81	124	128	133	121	103	147	
	その他	輸出									1				
		輸入	1	2	8	11	15	15	1	2	4				
		計	1	2	8	11	15	15	1	2	5				
軽工業品	紙・パルプ	輸出								3					
		輸入	312	343	314	321	332	384	362	312	320	284	292	601	
		計	312	343	314	321	332	384	362	314	320	284	292	601	
	その他	輸出													
		輸入													
		計													
雑工業品	輸出					2									
	輸入	141	83	77	81	80	82	51	46	39	40	31	40		
	計	141	83	77	81	82	82	51	46	39	40	31	40		
特殊品	金属くず	輸出				55	106	67	64	102	106	115	107	123	
		輸入					2	6							
		計				55	108	73	64	102	106	115	107	123	
	その他	輸出	1			14	7	17				1		1	
		輸入	13	56	2							0		0	
		計	14	56	2	14	7	17				2		2	
分類不能	輸出														
	輸入														
	計														
合計	輸出	7	95	4	74	116	83	64	104	120	139	126	148		
	輸入	1,302	1,429	1,248	990	1,042	1,085	1,017	946	1,019	1,026	828	1,369		
	計	1,310	1,524	1,252	1,064	1,158	1,168	1,080	1,050	1,140	1,165	954	1,517		

注1：端数処理のため合計と内訳の和は必ずしも一致しない。

注2：表中の「0」は貨物量が500トン未満であることを示す。

注3：表中空欄は取扱量が全くないものを示す。

資料：清水港港湾統計年報



③ 外貿公共コンテナ貨物の取扱量の推移

1) 外貿公共コンテナ貨物の品目別取扱貨物量の推移

外貿公共コンテナ貨物の品目別取扱量の過去 11 年間の推移は次のとおりである。

表Ⅱ-1-4 外貿公共コンテナ貨物の品目別取扱量の推移

(千トン)

品目	出入	実績値											設定値	
		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	2030年代前半	
農水産品	輸出	25	32	19	16	20	21	11	16	18	39	40	40	
	輸入	76	77	72	69	68	85	102	113	109	120	120	96	
	計	101	109	92	86	88	107	114	129	127	159	159	135	
林産品	輸出	47	73	83	69	72	75	71	75	74	83	77	83	
	輸入	107	84	87	124	132	150	131	69	73	98	140	73	
	計	154	157	170	193	204	225	202	144	146	181	216	155	
鉱産品	輸出			0	0	0	0	1	6	9	5	8	9	
	輸入	11	13	12	18	23	27	22	34	35	29	34	19	
	計	11	13	12	18	23	28	23	40	44	34	41	27	
金属機械工業品	二輪自動車	輸出	377	353	349	308	289	331	277	289	302	299	253	299
		輸入	15	9	9	6	8	9	10	8	6	4	6	11
		計	392	363	358	314	297	340	287	297	308	302	259	310
	自動車部品	輸出	719	1,053	1,108	975	903	858	857	982	934	925	718	1,094
		輸入	50	74	80	99	83	82	69	68	78	79	66	165
		計	770	1,126	1,188	1,074	987	940	926	1,050	1,012	1,003	784	1,258
	輸送用機械	輸出	110	182	181	214	227	232	220	213	223	252	226	360
		輸入	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	2
		計	111	182	181	215	227	233	220	213	223	252	227	362
	その他機械(産業機械)	輸出	256	306	293	333	329	335	357	384	426	469	430	803
		輸入	15	22	31	33	37	43	49	51	49	69	46	196
		計	271	328	323	366	366	378	406	435	475	538	476	999
	電気機械	輸出	120	111	58	40	35	53	54	284	271	270	241	447
		輸入	12	16	17	16	19	26	24	40	55	39	65	99
		計	132	127	74	55	54	79	79	324	326	309	306	546
	その他	輸出	51	110	143	155	144	147	149	181	213	232	231	269
輸入		32	49	63	57	56	66	64	78	76	80	89	65	
計		83	159	206	212	200	213	213	259	289	312	320	334	
化学工業品	窯業品	輸出	18	21	33	39	42	34	14	51	80	80	92	84
		輸入	39	45	60	54	57	78	76	87	99	84	74	145
		計	57	66	92	93	99	113	90	138	179	164	167	229
	化学薬品	輸出	56	83	82	80	84	105	108	130	136	128	109	142
		輸入	90	100	107	104	113	152	161	179	185	195	188	130
		計	145	182	189	183	197	257	270	309	321	323	296	272
	染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	輸出	75	145	156	107	58	49	28	40	33	38	40	113
		輸入	10	11	14	11	18	22	21	24	25	24	21	31
		計	86	156	170	118	76	72	49	64	58	62	61	144
	その他	輸出	0	1	0	1		0	1	2	1	0	1	54
輸入		4	5	4	3	4	5	6	9	8	9	9	12	
計		4	6	4	3	4	5	7	11	9	9	9	66	
軽工業品	紙・パルプ	輸出	149	160	199	219	222	278	313	313	426	590	482	671
		輸入	73	106	113	119	132	175	185	195	225	231	285	208
		計	222	267	312	339	354	453	498	508	651	821	767	878
	その他食料工業品(製造食品)	輸出	6	6	10	11	19	22	23	26	30	25	22	48
		輸入	162	167	161	166	173	189	195	198	209	216	239	149
		計	168	173	171	177	192	211	218	224	239	241	261	197
その他	輸出	17	31	34	43	40	41	45	69	67	67	61	74	
	輸入	20	33	47	40	52	70	67	72	68	69	81	71	
	計	37	64	81	83	92	111	112	141	135	137	142	144	
雑工業品	文房具・運動娯楽用品・楽器	輸出	99	119	111	101	103	116	123	113	105	107	100	130
		輸入	15	19	21	20	18	19	19	18	17	19	19	45
		計	114	139	132	122	121	135	142	131	123	127	119	175
	その他日用品	輸出	4	5	87	133	193	220	288	218	222	257	215	443
		輸入	81	95	113	82	126	115	115	124	118	198	177	252
		計	85	100	200	215	319	334	403	342	339	455	392	694
その他	輸出	49	65	84	68	69	79	121	122	100	123	109	169	
	輸入	52	58	51	39	44	51	52	130	119	98	116	147	
	計	101	123	135	108	113	131	172	252	219	221	225	316	
特殊品	金属くず	輸出											68	
		輸入	0	0									0	
		計	0	0										69
	くずもの(再利用資材)	輸出	8	9	12	16	36	43	26	40	50	31	35	111
		輸入	5	8	11	9	9	8	13	12	17	27	30	38
		計	12	16	23	26	45	50	39	52	67	57	65	148
	その他	輸出	464	573	380	366	392	412	427	172	98	74	70	83
		輸入	292	293	315	388	286	198	154	150	174	154	117	162
計		756	866	696	755	678	609	580	322	272	228	187	245	
分類不能	輸出	217	270	336	328	290	247	232		0				
	輸入	21	27	29	21	26	28	27			0		0	
	計	238	296	365	349	315	275	259		0	0		0	
合計	輸出	2,868	3,709	3,757	3,625	3,567	3,697	3,746	3,723	3,817	4,094	3,559	5,592	
	輸入	1,182	1,310	1,417	1,479	1,484	1,601	1,563	1,661	1,747	1,842	1,922	2,114	
	計	4,050	5,019	5,174	5,103	5,051	5,297	5,308	5,384	5,564	5,936	5,481	7,706	

注1: 端数処理のため合計と内訳の和は必ずしも一致しない。

注2: 表中の「0」は貨物量が500トン未満であることを示す。

注3: 表中空欄は取扱量が全くないものを示す。

資料: 清水港港湾統計年報

## 2) 外貿公共コンテナ貨物の航路方面別取扱貨物量の推移

外貿公共コンテナ貨物の航路方面別取扱量の過去11年間の推移は次のとおりである。

表Ⅱ-1-5 外貿公共コンテナ貨物の航路方面別取扱量の推移

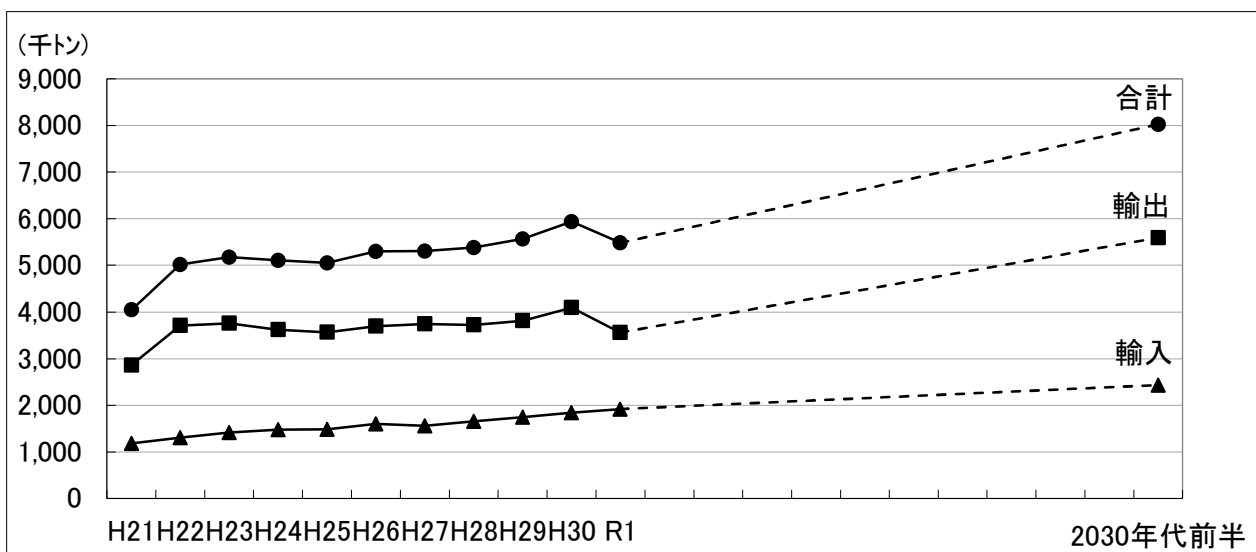
航路方向名	出入	実績値											(設定値)	
		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	2030年代前半	
長距離航路計	輸出	22	103	105	90	82	85	85	86	77	78	51	111	
	輸入	50	71	66	58	56	56	57	60	46	52	32	80	
	計	72	175	171	149	138	141	142	146	123	130	83	191	
	北米	輸出	22	26	31	33	31	35	35	35	35	36	18	45
		輸入	11	23	24	27	23	20	21	24	20	20	9	47
		計	33	49	55	59	54	55	56	59	55	56	27	92
	欧州	輸出		78	74	58	51	50	50	51	42	42	10	66
		輸入	39	48	42	32	32	36	36	36	26	32	9	33
		計	39	126	116	89	84	86	87	87	69	74	19	99
	北米・欧州	輸出											23	
		輸入											14	
		計											37	
中・短距離 その他の航路計	輸出	84	99	111	124	128	137	139	141	156	171	180	254	
	輸入	102	116	129	142	141	151	149	157	173	182	209	230	
	計	186	215	240	266	269	287	287	299	329	353	389	484	
	東南アジア	輸出	36	45	58	64	71	79	76	82	90	104	115	118
		輸入	42	51	62	71	78	90	84	91	100	107	132	123
		計	78	96	120	135	149	168	160	173	190	211	247	241
	近海	輸出	42	43	46	52	55	58	62	58	65	66	63	134
		輸入	46	50	54	56	59	61	64	63	71	72	75	104
		計	89	93	99	109	114	119	126	121	136	138	138	238
	印パ・ベルシヤ 湾	輸出	5	10	7	8	2							
		輸入	14	16	14	14	4							
		計	19	26	21	22	6							
	その他航路	輸出						0	0	1	1	1	3	2
		輸入						0	1	3	3	3	2	3
		計						0	1	4	4	4	5	4
	合計	輸出	106	202	216	214	210	222	224	228	233	249	231	365
		輸入	153	187	195	200	197	207	206	217	220	235	241	310
		計	258	389	411	414	407	429	430	445	453	483	472	674

注1：端数処理のため合計と内訳の和は必ずしも一致しない。

注2：表中の「0」は貨物量が500t未満であることを示す。

注3：表中空欄は取扱量が全くないものを示す。

資料：清水港港湾統計年報



図Ⅱ-1-4 外貿公共コンテナ貨物の取扱量の推移(輸出入別)

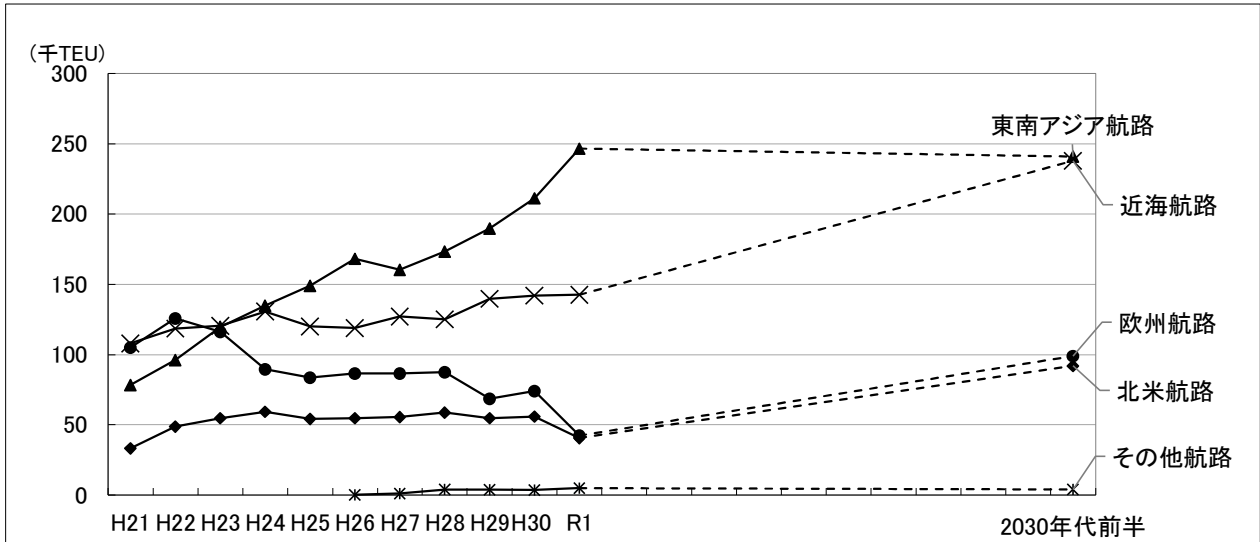


図 II-1-5 外貿公共コンテナ貨物の取扱量の推移(方面別)

④ 外貨専用貨物の品目別取扱量の推移

外貨専用貨物の品目別取扱量の過去11年間の推移は次のとおりである。

表Ⅱ-1-6 外貨専用貨物の品目別取扱量の推移

品目		出入	実績値										設定値	
			H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	2030年代前半
農水産品	豆類	輸出												
		輸入	301	290	232	257	273	204	230	224	226	249	267	249
		計	301	290	232	257	273	204	230	224	226	249	267	249
	その他農産品	輸出						12						
		輸入	197	210	205	233	276	213	206	205	202	223	199	223
		計	197	210	205	233	276	225	206	205	202	223	199	223
	その他	輸出												
		輸入	48	43	65	46	80	60	38	29	33	29	37	29
		計	48	43	65	46	80	60	38	29	33	29	37	29
林産品	輸出													
	輸入													
	計													
鉱産品	輸出													
	輸入	453	475	369	218									
	計	453	475	369	218									
金属機械工業品	輸出													
	輸入							22	13	16	19	29	19	
	計							22	13	16	19	29	19	
化学工業品	LNG	輸出								141	307		307	
		輸入	1,693	2,751	2,692	2,826	2,614	2,712	2,587	2,792	2,970	3,184	2,802	3,439
		計	1,693	2,751	2,692	2,826	2,614	2,712	2,587	2,792	3,111	3,491	2,802	3,746
	化学薬品	輸出	8	33	69	55	19	31	50	42	23	7		7
		輸入	2	136	119	200	168	308	396	354	275	393	202	362
		計	10	169	187	255	187	339	446	396	298	400	202	369
	その他	輸出	245								149			
		輸入									1	1		1
		計	245								150	1		1
軽工業品	輸出													
	輸入													
	計													
雑工業品	輸出													
	輸入													
	計													
特殊品	輸出						2							
	輸入													
	計						2							
分類不能	輸出													
	輸入													
	計													
合計	輸出	252	33	69	55	19	45	50	42	314	315		315	
	輸入	2,694	3,906	3,682	3,779	3,411	3,498	3,479	3,617	3,723	4,098	3,537	4,321	
	計	2,946	3,939	3,750	3,834	3,430	3,543	3,529	3,659	4,037	4,412	3,537	4,636	

注1：端数処理のため合計と内訳の和は必ずしも一致しない。

注2：表中の「0」は貨物量が500t未満であることを示す。

注3：表中空欄は取扱量が全くないものを示す。

資料：清水港港湾統計年報

(3) 内貿貨物の取扱量の推移

① 内貿公共貨物の品目別取扱量の推移

内貿公共貨物の品目別取扱量の過去11年間の推移は次のとおりである。

表Ⅱ-1-7 内貿公共貨物の品目別取扱量の推移

(千トン)

品目	出入	実績値											設定値	
		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	2030年代前半	
農水産品	移出	12	42	34	28	32	32	22	11	26	23	12	57	
	移入	191	225	277	290	303	257	241	230	210	221	221	533	
	計	202	266	310	317	335	289	263	241	236	245	233	590	
林産品	移出	3	4	2	5	12	5	6	1	3	7	14	46	
	移入	88	86	86	119	140	150	175	129	118	105	97	124	
	計	91	90	89	124	152	155	181	130	121	111	111	170	
鉱産品	移出	18	24	55	34	25	21	13	5	0	1	5	0	
	移入	18	30	34	19	16	19	59	71	18	19	24	19	
	計	37	54	89	53	42	40	72	76	18	19	29	20	
金属機械工業品	完成自動車	移出		0				0	0	10	72	136	177	192
		移入	0	0	0		0	0	15	66	117	169	176	
		計	0	0	0		0	0	25	138	253	346	368	
	自動車部品	移出	168	167	165	334	323	256	174	188	168	190	321	240
		移入	6	7	16	10	6	22	13	23	31	33	28	81
		計	174	174	181	344	329	279	187	212	198	223	349	321
	その他輸送用機械	移出	5	7	7	12	17	28	20	25	55	56	84	91
		移入	0	1	1	0	0	0	0	91	395	892	1,306	1,323
		計	6	7	7	13	17	28	20	116	451	947	1,390	1,414
	その他	移出	57	54	72	71	56	65	61	82	112	116	198	331
		移入	97	116	127	125	118	97	96	108	105	133	151	248
		計	154	170	199	196	174	162	157	190	217	249	349	580
化学工業品	セメント	移出				2		7			5	0	3	
		移入	437	453	503	454	388	403	383	388	382	377	238	500
		計	437	453	503	456	388	410	383	388	387	377	240	500
	重油	移出	49	49	50	40	42	48	35	31	20	27	32	27
		移入	168	140	137	126	137	121	123	139	149	119	101	119
		計	217	189	187	166	179	168	158	169	169	147	133	147
	揮発油	移出											0	
		移入											364	364
		計											364	364
	その他石油	移出											0	
		移入											427	427
		計											427	427
	染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	移出	36	47	31	55	26	37	25	43	75	65	57	96
		移入	23	21	28	30	31	28	41	41	62	62	88	114
		計	59	68	60	85	57	66	66	84	136	128	145	210
移出		13	18	6	9	12	22	18	11	19	14	11	48	
移入		1,102	1,042	1,041	995	1,009	936	947	952	1,032	201	182	227	
計		1,115	1,060	1,048	1,004	1,021	958	964	963	1,051	215	193	275	
軽工業品	飲料	移出	0				1	2	2	8	43	65	89	240
		移入	1	0	1	2	1	0	1	2	12	15	14	22
		計	1	0	1	2	2	2	3	11	54	80	103	262
	水	移出	52	56	47	49	47	61	42	60	57	89	76	93
		移入								0	0	1	2	2
		計	52	56	47	49	47	61	42	60	58	91	78	95
	その他	移出	7	6	5	29	14	17	24	23	44	73	107	220
		移入	67	48	64	44	76	69	64	63	116	95	106	239
		計	74	54	69	73	90	86	88	86	160	168	213	459
雑工業品	移出	16	19	12	19	65	66	46	28	28	44	100	154	
	移入	11	13	11	7	12	6	13	25	19	21	26	138	
	計	27	32	23	25	77	72	59	53	47	65	126	291	
特殊品	動植物性製造飼肥料	移出	183	216	228	235	246	241	225	212	219	220	273	230
		移入	3	13	3	5	9	11	13	5	13	13	1	15
		計	186	229	231	240	255	252	237	217	231	233	274	245
	取合せ品	移出	25	31	27	25	33	25	25	34	39	54	60	64
		移入	36	18	14	26	17	6	7	9	19	18	5	14
		計	61	48	40	52	49	31	32	43	58	72	65	78
	その他	移出	73	113	104	70	63	48	54	112	125	114	142	162
		移入	17	5	6	4	9	20	10	11	28	32	30	49
		計	90	118	110	75	72	68	65	123	153	147	173	211
分類不能	移出	12	6	9	8	11	19	22						
	移入	1	3	5	6	5	3	1		1	11	8	10	
	計	13	8	14	14	16	23	23		1	11	8	10	
フェリー	移出	212	199	176	173	272	245	230	218	207	199	164	239	
	移入	230	217	181	216	306	297	248	217	212	210	190	252	
	計	442	416	357	389	578	542	479	435	419	409	354	491	
合計	移出	944	1,055	1,030	1,198	1,296	1,247	1,044	1,103	1,316	1,492	1,924	2,529	
	移入	2,495	2,439	2,535	2,478	2,585	2,445	2,434	2,517	2,988	3,487	3,763	4,997	
	計	3,439	3,493	3,565	3,676	3,880	3,693	3,479	3,620	4,304	4,979	5,687	7,526	

注1：端数処理のため合計と内訳の和は必ずしも一致しない。

注2：表中の「0」は貨物量が500トン未満であることを示す。

注3：表中空欄は取扱量が全くないものを示す。

資料：清水港港湾統計年報

② 内貿公共一般貨物の品目別取扱量の推移

内貿公共一般貨物の品目別取扱量の過去11年間の推移は次のとおりである。

表Ⅱ-1-8 内貿公共一般貨物の品目別取扱量の推移

品目	出入	実績値											設定値	
		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	2030年代前半	
農水産品	麦	移出			2		5	2	1	1	2	2		2
		移入	17	26	88	73	87	75	82	70	78	84	70	84
		計	17	26	89	73	92	77	83	71	81	86	70	86
	水産品	移出					1	2						
		移入	141	132	123	121	136	125	113	120	91	91	91	91
		計	141	132	123	121	137	127	113	120	91	91	91	91
	その他	移出	7	20	12	10	10	5	6	2	13	5		5
		移入	21	50	43	72	58	36	29	29	24	28	33	28
		計	29	70	55	82	69	41	35	30	38	33	33	33
林産品	移出										5		5	
	移入	59	52	50	68	70	95	116	91	87	69	70	69	
	計	59	52	50	68	70	95	116	91	87	74	82	74	
鉱産品	移出	18	24	55	34	25	21	13	5				4	
	移入	7	21	21	17	14	17	51	70	17	19	24	19	
	計	26	45	76	50	39	37	64	75	17	19	28	19	
金属機械工業品	移出	11	4	5	2	3	0	1	1	5	3		3	
	移入	94	111	125	122	110	95	90	101	91	104	114	104	
	計	105	115	130	124	113	95	92	102	96	107	120	107	
化学工業品	セメント	移出				2		7			5		3	
		移入	437	453	503	454	388	403	383	388	382	377	238	500
		計	437	453	503	456	388	410	383	388	387	377	240	500
	重油	移出	49	49	50	40	42	48	35	31	20	27		27
		移入	168	140	137	126	137	121	123	139	149	119	101	119
		計	217	189	187	166	179	168	158	169	169	147	133	147
	揮発油	移出												
		移入										364	351	364
		計										364	351	364
	その他石油	移出												
		移入										427	425	427
		計										427	425	427
	LPG	移出												
		移入	183	178	171	149	154	120	134	133	128	119	110	119
		計	183	178	171	149	154	120	134	133	128	119	110	119
その他	移出	15	26	13	15	20	45	34	26	37	33		33	
	移入	935	870	881	865	875	833	840	844	934	104	99	131	
	計	949	896	893	880	895	878	873	869	972	137	116	164	
軽工業品	移出	54	56	47	49	47	61	44	64	64	74	62	74	
	移入	27	7	12	10	15	14	2	2	1				
	計	81	63	59	59	62	75	46	66	64	74	62	74	
雑工業品	移出													
	移入							1						
	計							1						
特殊品	動植物性製造飼肥料	移出	183	215	228	234	243	234	223	211	217	216	265	216
		移入	2	12	1	3	8	9	11	3	11	12		12
		計	185	227	229	237	251	243	234	214	228	228	265	228
	その他	移出	81	128	115	79	78	56	63	130	126	74	46	74
		移入	12		1	0		10	1	1	21	16	7	16
		計	93	128	117	80	78	67	64	131	147	90	54	90
分類不能	移出													
	移入													
	計													
フェリー	移出	212	199	176	173	272	245	230	218	207	199	164	239	
	移入	230	217	181	216	306	297	248	217	212	210	190	252	
	計	442	416	357	389	578	542	479	435	419	409	354	491	
合計	移出	631	720	703	639	746	726	651	688	697	635	612	675	
	移入	2,333	2,270	2,338	2,295	2,358	2,249	2,223	2,206	2,227	2,143	1,924	2,335	
	計	2,964	2,990	3,041	2,934	3,104	2,974	2,873	2,894	2,924	2,778	2,536	3,010	

注1：端数処理のため合計と内訳の和は必ずしも一致しない。

注2：表中の「0」は貨物量が500ト未満であることを示す。

注3：表中空欄は取扱量が全くないものを示す。

資料：清水港湾統計年報

### ③ 内貿公共コンテナ貨物の取扱貨物量の推移

#### 1) 内貿公共コンテナ貨物の取扱貨物量の推移

内貿公共コンテナ貨物の品目別取扱量の過去11年間の推移は次のとおりである。

表Ⅱ-1-9 内貿公共コンテナ貨物の品目別取扱量の推移

品目		出入	実績値											設定値
			H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	2030年代前半
農水産品	水産品	移出	3	21	19	17	14	19	11	7	10	15	7	15
		移入	8	15	21	21	20	20	16	8	9	8	7	8
		計	11	36	39	38	34	40	27	16	18	22	14	23
	その他	移出	2	1	1	1	2	5	4	2	0	0	1	1
		移入	3	1	1	4	2	0	1	2	1	1	0	0
		計	5	2	3	5	4	5	6	4	1	1	1	0
林産品	移出	3	4	2	5	12	5	6	1	3	1	0	1	
	移入	29	34	36	51	71	55	60	38	30	33	24	30	
	計	33	38	38	56	82	61	66	39	32	34	24	31	
鉱産品	移出					0	0	0	0	0	0	0	0	
	移入	11	9	13	3	3	2	7	1	1	0	0	0	
	計	11	9	13	3	3	2	8	1	2	1	1	1	
金属機械工業品	二輪自動車	移出	20	30	28	25	15	11	7	9	15	16	43	16
		移入	0	0			0	0	0	0	0	0	0	0
		計	20	30	28	25	15	11	7	10	15	16	43	16
	自動車部品	移出	168	167	165	334	323	256	174	188	167	187	315	188
		移入	6	7	16	10	6	22	13	23	24	19	14	31
		計	174	174	181	344	329	279	187	212	192	206	329	219
	その他輸送用機械	移出	2	4	3	10	15	28	19	23	44	28	31	38
		移入	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		計	2	5	4	11	15	28	20	23	44	28	31	38
	その他機械(産業機械)	移出	17	16	40	44	39	52	51	53	49	26	33	33
		移入	1	1	1	0	0	0	2	2	2	1	0	3
		計	18	17	40	44	39	52	53	55	50	27	33	36
	電気機械	移出	9	3	0	0	1	1	0	16	33	35	48	45
		移入	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1
		計	9	3	1	1	1	2	1	17	33	36	49	45
	その他	移出	5	3	3	1	0	2	1	4	4	13	36	13
		移入	1	4	1	3	7	2	4	2	3	1	0	1
		計	6	7	4	4	7	3	5	6	7	13	36	13
化学工業品	染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	移出	28	36	23	47	7	1	19	41	18	11	18	
		移入	0	0	0	0	1	2	1	1	1	0	1	
		計	28	36	23	48	8	3	1	19	42	19	19	
	その他	移出	6	2	2	2	11	13	8	8	7	4	6	4
		移入	8	16	18	11	11	10	13	15	14	9	4	8
		計	14	18	20	13	21	23	21	23	22	13	11	12
軽工業品	紙・パルプ	移出	4	2	3	28	10	10	16	11	12	11	10	11
		移入	28	26	37	23	45	42	44	48	89	56	50	60
		計	32	27	39	51	56	52	60	59	101	67	59	71
	その他	移出	0	4	3	1	4	9	8	6	3	5	14	5
		移入	13	16	17	13	17	13	19	13	23	21	16	21
		計	13	19	20	14	21	22	27	20	26	26	30	26
雑工業品	移出	16	19	12	19	65	66	46	25	11	6	34	10	
	移入	11	13	11	7	12	6	12	25	18	18	14	21	
	計	27	32	23	25	77	72	58	50	29	24	49	31	
特殊品	移出	18	17	15	17	21	24	18	10	3	4	23	4	
	移入	42	23	20	32	27	17	18	19	24	16	6	19	
	計	60	40	35	48	48	41	36	29	27	20	29	23	
分類不能	移出	12	6	9	8	11	19	22						
	移入	1	3	5	6	5	3	1		0	1		1	
	計	13	8	14	14	16	23	23		0	1		1	
合計	移出	313	334	327	559	550	521	393	382	402	368	612	400	
	移入	162	169	197	183	227	197	212	199	240	186	137	205	
	計	475	503	524	743	777	718	605	581	642	554	749	605	

注1：端数処理のため合計と内訳の和は必ずしも一致しない。

注2：表中の「0」は貨物量が500t未満であることを示す。

注3：表中空欄は取扱量が全くないものを示す。

資料：清水港港湾統計年報

#### ④ 内貿公共RORO貨物の取扱貨物量の推移

##### 1) 内貿公共RORO貨物の取扱貨物量の推移

平成 28 年に開設した内貿公共 RORO 貨物の品目別取扱量の過去 4 年間の推移は次のとおりである。

表Ⅱ-1-10 内貿公共RORO貨物の品目別取扱量の推移

品目	出入	実績値											設定値	
		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	2030年代前半	
農水産品	移出								0	0	2	4	36	
	移入								1	6	9	18	321	
	計								1	6	12	23	357	
林産品	移出								0	1	2	1	40	
	移入								0	1	2	4	25	
	計								0	2	4	5	65	
鉱産品	移出									0	0	0	0	
	移入									0	0	0	0	
	計									0	0	0	0	
金属機械工業品	完成自動車	移出							10	72	135	176	191	
		移入							15	66	117	169	176	
		計							25	138	252	344	367	
	その他輸送用機械	移出								2	10	28	53	53
		移入								90	395	891	1,305	1,323
		計								92	405	919	1,358	1,376
	その他	移出								1	8	27	39	277
		移入								1	16	41	51	190
		計								2	24	68	90	467
化学工業品	染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	移出							1	8	23	32	53	
		移入							1	11	28	54	79	
		計							1	20	51	86	132	
	その他	移出								0	2	1	35	
軽工業品	飲料	移出							7	42	62	85	236	
		移入							2	10	14	14	22	
		計							9	52	76	99	258	
	その他	移出								3	23	76	101	226
		移入								0	6	20	42	161
		計								3	29	95	143	387
	雑工業品	移出								3	17	38	66	144
		移入								0	1	3	12	116
		計								3	18	41	78	261
特殊品	輸送用容器	移出							2	16	33	35	40	
		移入							0	2	9	17	20	
		計							3	18	41	53	59	
	取合せ品	移出								4	16	46	52	55
		移入								0	1	7	2	4
		計								4	17	53	54	59
	その他	移出								1	3	17	53	68
		移入									1	3	4	8
		計								1	4	20	57	75
分類不能	移出													
	移入									1	9	8	9	
	計									1	9	8	9	
合計	移出								33	217	488	699	1,454	
	移入								111	521	1,158	1,702	2,457	
	計								145	738	1,646	2,401	3,911	

注1：端数処理のため合計と内訳の和は必ずしも一致しない。

注2：表中の「0」は貨物量が500ト未満であることを示す。

注3：表中空欄は取扱量が全くないものを示す。

資料：清水港湾統計年報



## 2) 内貿公共RORO貨物の航路方面別取扱量の推移

平成 28 年に開設した内貿公共RORO貨物の航路方面別取扱量の過去 4 年間の推移は次のとおりである。

表 II-1-11 内貿公共RORO貨物の航路方面別取扱量の推移

航路方向名	出入	実績値											(千トン)
		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	2030年代前半
大分航路	移出								33	217	452	631	640
	移入								111	522	1,045	1,579	1,114
	計								145	738	1,497	2,210	1,754
苫小牧航路	移出										37	68	174
	移入										113	123	229
	計										150	191	403
新規航路	移出												640
	移入												1,114
	計												1,754
合計	移出								33	217	488	699	1,454
	移入								111	522	1,158	1,702	2,457
	計								145	738	1,646	2,401	3,911

注1：端数処理のため合計と内訳の和は必ずしも一致しない。  
 注2：表中の「0」は貨物量が500トン未満であることを示す。  
 注3：表中空欄は取扱量が全くないものを示す。  
 資料：清水港湾統計年報

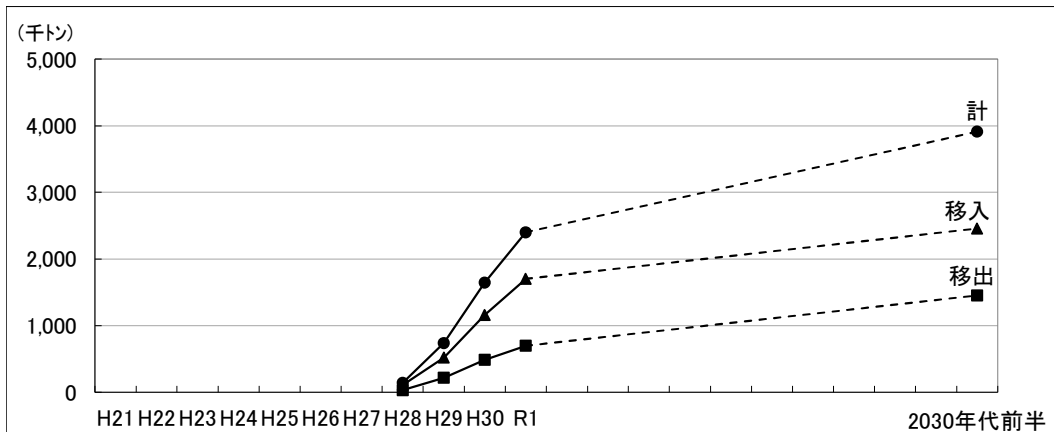


図 II-1-6 内貿公共RORO貨物の取扱量の推移(移出入別)

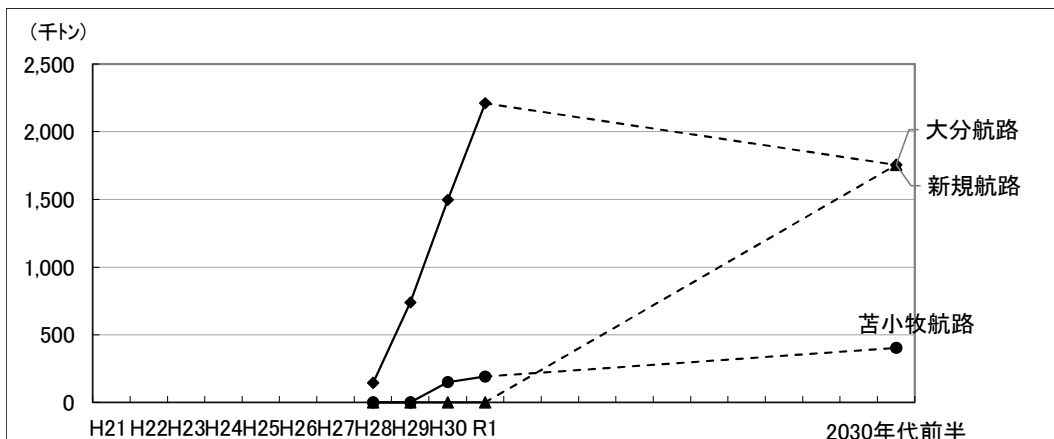


図 II-1-7 内貿公共RORO貨物の取扱量の推移(方面別)

### ⑤ 内航フェリーの方面別取扱貨物量の推移

内航フェリーの方面別取扱貨物量の過去11年間の推移は次のとおりである。

表Ⅱ-1-12 内航フェリーの方面別取扱貨物量の推移

航路方面別	出入	実績値											設定値
		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	2030年代前半
土肥	移出	212	199	176	173	272	245	230	218	207	199	164	239
	移入	230	217	181	216	306	297	248	217	212	210	190	252
	計	442	416	357	389	578	542	479	435	419	409	354	491
合計	移出	212	199	176	173	272	245	230	218	207	199	164	239
	移入	230	217	181	216	306	297	248	217	212	210	190	252
	計	442	416	357	389	578	542	479	435	419	409	354	491

注1：端数処理のため合計と内訳の和は必ずしも一致しない。

注2：表中の「0」は貨物量が500ト未満であることを示す。

注3：表中空欄は取扱量が全くないものを示す。

資料：清水港湾統計年報

### ⑥ 内貿専用貨物の品目別取扱量の推移

内貿専用貨物の品目別取扱量の過去11年間の推移は次のとおりである。

表Ⅱ-1-13 内貿専用貨物の品目別取扱量の推移

品目	出入	実績値											設定値	
		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	2030年代前半	
農水産品	移出			0										
	移入	6	5	2	3	14	19	2	12		3	2	3	
	計	6	5	2	3	14	19	2	12		3	2	3	
林産品	移出													
	移入													
	計													
鉱産品	移出	5					1							
	移入	1				1	1	1						
	計	6				1	1	1						
金属機械工業品	鋼材	移出	0								1		1	
		移入	1						39	38	50	47	36	47
		計	1						39	38	51	47	37	47
	その他	移出	1	1			1	0				0	0	0
		移入	1						15	5	14	15	10	15
		計	2	1			1	0	15	5	14	15	10	15
化学工業品	重油	移出	49	49	32	24	18	13	25	30	20	10	3	10
		移入	275	290	260	268	184	183	150	147	102	87	79	87
		計	324	339	292	292	202	197	175	178	123	97	82	97
	揮発油	移出												
		移入										368	361	368
		計										368	361	368
	その他石油	移出												
		移入										156	160	156
		計										156	160	156
	LPG	移出												
		移入	112	172	229	238	233	200	220	190	176	250	262	256
		計	112	172	229	238	233	200	220	190	176	250	262	256
化学薬品	移出	81	75	78	86	97	98	108	100	84	90	97	89	
	移入	149	166	170	138	82	67	78	78	71	75	70	75	
	計	230	240	247	224	179	165	185	177	154	165	167	164	
その他	移出	5			6		12	11						
	移入	988	896	877	790	659	675	636	650	585	75	70	13	
	計	994	896	877	797	659	688	647	650	585	75	70	13	
軽工業品	移出	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	
	移入													
	計	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	
雑工業品	移出													
	移入													
	計													
特殊品	移出	351	429	444	332	2			2	2	4	10	4	
	移入													
	計	351	429	444	332	2			2	2	4	10	4	
分類不能	移出													
	移入													
	計													
合計	移出	493	554	554	448	118	125	144	132	107	104	112	103	
	移入	1,533	1,528	1,538	1,437	1,173	1,145	1,140	1,120	999	1,076	1,049	1,019	
	計	2,026	2,082	2,091	1,886	1,291	1,270	1,284	1,252	1,106	1,180	1,161	1,122	

注1：端数処理のため合計と内訳の和は必ずしも一致しない。

注2：表中の「0」は貨物量が500ト未満であることを示す。

注3：表中空欄は取扱量が全くないものを示す。

資料：清水港湾統計年報

## 1. 2 定期航路の現況等

### (1) 外貿コンテナ定期航路

外貿コンテナ定期航路の寄港地、寄港頻度等の現況は次のとおりである。

表Ⅱ-1-14 外貿コンテナ定期航路の概要(2020年4月時点)

2020年4月22日現在

航路方面名		寄港地	運航船社名	寄港頻度	備考		
					総トン数 (GT)	積載個数 (TEU)	開設年月
北米	北米西岸 (PNW)	清水 → 東京 → タコマ (米) → バンクーバー (カナダ) → 【(a) or (b)】 → 大阪 → 名古屋 → 清水 (a) 隔週: → タコマ (米) → 常陸那珂 → 清水 → 横浜 → 東京 → 釜山 (韓) (b) 隔週: → タコマ (米) → 苫小牧 → 釜山 (韓) → 博多	WESTWOOD (Senwa Maritime)	週1便	32,551	2,048	1991年2月
北米・欧州		清水 → 神戸 → 名古屋 → 東京 → シンガポール → ロッテルダム (オランダ) → ハンブルク (ドイツ) → ルアーブル (フランス) → サザンプトン (イギリス) → シンガポール → 神戸 → 名古屋 → 東京 → ロサンゼルス (米) → オークランド (米) → 東京 → 清水	THE Alliance加盟 Hapag/ONE/Yang Ming (APL/CMACGM/COSCO/E vergreen/Hyundai/OOC L)	週1便	105,644	9,592	2019年4月
極東ロシア		清水 → 名古屋 → 神戸 → 釜山 (韓) → 富山新港※ → ポストーチスイ (ロシア) → ウラジオストック (ロシア) → 仙台※ → 横浜 → 清水 ※FESCOのみ寄港	APL / FESCO (Trans Russia Ag)	週1便	7,545	698	2015年10月
東南 アジア	韓国/タイ/ ベトナム	清水 → 釜山 (韓) → レムチャパン (タイ) → カイメップ (ベトナム) → 横浜 → 東京 → 清水	ONE ■ KMTC, SITC, Yang Ming	週1便	40,839	4,228	2018年4月
	台湾/香港/タイ	清水 → 名古屋 → 大阪 → 神戸 → 基隆 (台) → 台中 (台) → 高雄 (台) → 香港 → レムチャパン (タイ) → バンコク (タイ) → レムチャパン (タイ) → 香港 → 高雄 (台) → 台中 (台) → 基隆 (台) → 東京 → 横浜 → 清水	Cheng Lie (CMA, CGM) / Yang Ming ■ APL, Evergreen, MCC Transport, T.S. Lines, Wan Hai	週1便	18,826	1,756	2015年12月
	台湾/香港/ シンガポール/ マレーシア	清水 → 名古屋 → 四日市 → 台北 (台) → 台中 (台) → 高雄 (台) → 香港 → 南沙 (中) → シンガポール → ポートケラン (マレーシア) → シンガポール → 香港 → 蛇口 (中) → 台中 (台) → 台北 (台) → 東京 → 川崎 → 横浜 → 清水	WanHai ■ Interasia	週1便	27,800	2,646	2012年9月
	香港/ シンガポール/ マレーシア/ 中国	清水 → 名古屋 → 神戸 → 基隆 (台) → 香港 → シンガポール → ポートケラン (マレーシア) → シンガポール → 香港 → 蛇口 (中) → 東京 → 横浜 → 清水	ONE ■ Interasia, OOCL, Wan Hai	週1便	55,487	4,888	2019年4月
	韓国/中国/ ベトナム	清水 → 釜山 (韓) → 蔚山 (韓) → 上海 (中) → ハイフォン (ベトナム) → 欽州 (中) → 上海 (中) → 東京 → 川崎 → 横浜 → 清水	SITC	週1便	9,734	1,042	2009年9月
	台湾/香港/ ベトナム/中国	清水 → 四日市 → 名古屋 → 台北 (台) → 高雄 (台) → ダナン (ベトナム) → ホーチミン (ベトナム) → 香港 → 蛇口 (中) → 東京 → 横浜 → 清水	Evergreen	週1便	21,611	2,181	2006年3月
	韓国/台湾/ ベトナム	清水 → 名古屋 → 神戸 → 博多 → 釜山 (韓) → 基隆 (台) → 高雄 (台) → ハイフォン (ベトナム) → 高雄 (台) → 東京 → 横浜 → 清水	ONE	週1便	18,867	1,774	2018年4月
	台湾/香港/ 中国/ベトナム	清水 → 横浜 → 東京 → 台北 (台) → 高雄 (台) → 香港 → 蛇口 (中) → ハイフォン (ベトナム) → 蛇口 (中) → 厦門 (中) → 大阪 → 神戸 → 清水	Evergreen / Wan Hai ■ COSCO, Interasia	週1便	18,872	1,662	1996年3月
	フィリピン/韓 国	清水 → 東京 → 横浜 → 神戸 → 釜山 (韓) → マニラ (フィリピン) → 釜山 (韓) → 大阪 → 四日市 → 名古屋 → 清水	ONE	週1便	27,104	2,553	2018年4月
	中国/フィリ ピン	清水 → 博多 → 上海 (中) → 寧波 (中) → スービック (フィリピン) → マニラ北 (フィリピン) → マニラ南 (フィリピン) → 上海 (中) → 名古屋 → 四日市 → 清水	SITC	週1便	9,549	907	2017年3月
中国/ 台湾/香港/ インドネシア/ マレーシア	清水 → 名古屋 → 神戸 → 台北 (台) → 台中 (台) → 高雄 (台) → スラバヤ (インドネシア) → ジャカルタ (インドネシア) → タンジュンペラバス (マレーシア) → パシールグダン (マレーシア) → 高雄 (台) → 香港 → 蛇口 (中) → ジャカルタ (インドネシア) → スマラン (インドネシア) → スラバヤ (インドネシア) → 高雄 (台) → 台北 (台) → 東京 → 横浜 → 清水	Evergreen ■ MCC Transport, Yang Ming	週1便	32,691	2,910	2016年11月	

資料：清水港管理局、2020年国際輸送ハンドブック  
※総トン数、積載個数は2020年国際輸送ハンドブック参照

表Ⅱ-1-15 外貿コンテナ定期航路の概要(2020年4月時点)

2020年4月22日現在

航路方面名	寄港地	運航船社名	寄港頻度	備考			
				総トン数 (GT)	積載個数 (TEU)	開設年月	
近海	韓国	清水→東京→横浜→名古屋→釜山(韓)→仁川(韓)→木浦(韓) ※→釜山(韓)→和歌山※→横浜→東京→千葉→釜山(韓)→仁川(韓) →釜山(韓)→清水 ※ CK Lineのみ寄港	CK Line (CKM) / Tai Young (Daiei Shipping) ■KMTC, Pan Con	週1便	8,306	702	2001年7月
	韓国	清水→名古屋→四日市→豊橋→蔚山(韓)→釜山(韓)→清水	KMTC ■CK Line, PanCon, Tai Young(Daiei Shipping)	週1便	7,634	756	2001年7月
	韓国	清水→東京→豊橋→四日市→名古屋→蔚山(韓)→釜山(韓)→清水	Pan-Con(Asia Cargo) ■CK Line, Dongjin, Heung-A (San Ei), KMTC, Tai Young	週1便	9,892	1,060	2009年11月
	韓国	清水→横浜→東京→名古屋→釜山(韓)→清水	DONGJIN ■HEUNG-A (San Ei), Dong Yong	週1便	9,520	953	2015年5月
	韓国	清水→名古屋→神戸→博多→釜山(韓)→博多→清水	Hapag	週1便	9,610	1,049	2019年5月
	韓国	清水→鹿島※→常陸那珂→仙台→釜山(韓)→釜山新港(韓) ※→苫小牧→石狩湾新港→釜山(韓)→釜山新港(韓)→徳島→清水 ※HENG Aのみ寄港	HEUNG-A (San Ei) Sinokor Merchant Marine	週1便	9,960	1,006	2019年11月
	韓国/中国	清水→仙台→苫小牧→石狩湾新港→酒田→金沢→堺港※→釜山(韓) →蔚山(韓)→光陽(韓)→寧波(中)→上海(中)→釜山(韓)→清水 ※KMTCのみ寄港	KMTC/Nam-Sung ■Dong Young	週1便	9,865	1,000	2019年4月
	韓国/中国	清水→仙台→小名浜→釜山(韓)→蔚山(韓)→寧波(中) →上海(中)→釜山(韓)→清水	HEUNG-A (San Ei) KMTC ■DONGJIN	週1便	9,867	1,000	2013年6月
	韓国/中国	清水→名古屋→釜山(韓)→群山(韓)→仁川(韓)→大連(中) →煙台(中)→群山(韓)→釜山(韓)→横浜→東京→清水	Dong Young (Nam-Sung) ■DONGJIN, Heung-A (San Ei), Nam Sung	週1便	9,522	962	2016年5月
	中国	清水→上海(中)→名古屋→清水	JJSCO (Jing Jiang Shipping) ■HASC0	週2便	9,952	1,003	2000年9月
	中国	清水→名古屋→神戸→大連(中)→新港(中)→煙台(中) →東京→横浜→名古屋→太倉(中)→上海(中)→横浜→東京→清水	SITC	週1便	9,967	1,011	2006年1月
	中国	清水→横浜→東京→名古屋→大連(中)→新港(中)→煙台(中) →大連(中)→大阪→名古屋→清水	SITC	週1便	9,967	1,011	2008年9月

資料：清水港管理局、2020年国際輸送ハンドブック  
※総トン数、積載個数は2020年国際輸送ハンドブック参照

## (2) 内貿コンテナ定期航路

内貿コンテナ定期航路の寄港地、寄港頻度等の現況は次のとおりである。

表Ⅱ-1-16 内貿コンテナ定期航路の概要(R2時点)

航路名	寄港地	船社	寄港頻度	主要船型 (DWT)	開設年月	船名
国際フィーダー	清水/京浜	鈴与海運	週5便	1,600	2018年4月	駿河丸
国際フィーダー	御前崎/清水/京浜	OOCL/鈴与海運	週2便	1,540	2014年3月	清岳丸
国際フィーダー	京浜/清水/御前崎/豊橋/ 四日市/名古屋/京浜	井本商運	週1便	1,870	1996年1月	みかげ
	清水/東京/清水		週2便	1,870		みさき

資料：清水港管理局

## (3) 内貿RORO定期航路

内貿RORO定期航路の寄港地、寄港頻度等の現況は次のとおりである。

表Ⅱ-1-17 内貿RORO定期航路の概要(R2時点)

航路名	寄港地	船社	寄港頻度	主要船型 (GT)	開設年月	船名
大阪-清水-苫小牧航路	苫小牧/東京/清水/ 大阪/仙台	栗林商船(株)	週2便	13,089	2018年5月	神泉丸
清水-大分航路	大分/清水 (常陸那珂/清水/大分)	川崎近海汽船(株)	週6便	13,950	2016年10月	豊王丸/富王丸

資料：清水港管理局

## (4) フェリー航路

フェリー航路の寄港地、寄港頻度等の現況は次のとおりである。

表Ⅱ-1-18 フェリー航路の概要(R2時点)

2020年7月現在

航路方面名	寄港地	運航船社名	寄港頻度	備考			
				投入船舶	総トン数 (GT)	積載車両	開設年月
土肥(静岡県)	清水⇄土肥	一般社団法人 ふじさん駿河湾フェリー	4便/日	富士	1,554	大型バス12台+乗用車5台 乗用車54台	2002年4月

資料：清水港管理局

### 1. 3 取扱貨物量の設定

#### (1) 取扱貨物量の設定の方針

次のフローに従い、取扱貨物量を設定する。

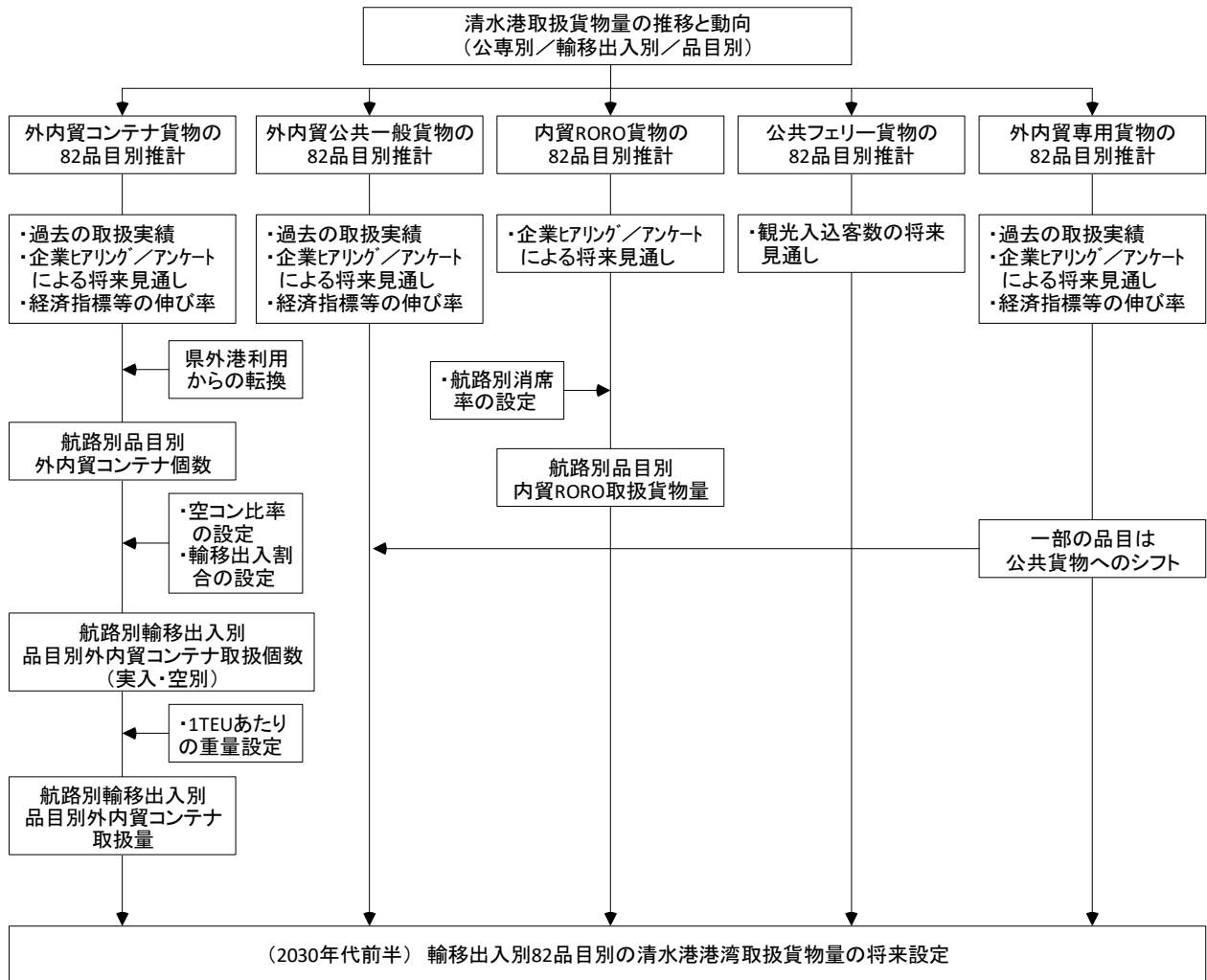


図 II-1-8 取扱貨物量の設定フロー

## (2) 外貨貨物の取扱量の設定

### ① 外貨公共一般貨物の取扱量の設定

目標年次における外貨公共一般貨物の取扱量の設定値と設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

表Ⅱ-1-19 外貨公共一般貨物の取扱量の設定

品目		出入	H30取扱量	設定値	設定の考え方
主要品目		—	927	1,279	
農水産品	とうもろこし	輸入	224	224	過去の実績程度
林産品	木材チップ	輸入	183	183	過去の実績程度
化学工業品	化学薬品	輸入	121	147	ヒアリングに基づく推計(アルコール需要の増加)
軽工業品	紙・パルプ	輸入	284	601	ヒアリングに基づく推計(家庭紙需要増加に伴う南米産パルプの増加)
特殊品	金属くず	輸出	115	123	ヒアリングに基づく推計(人口減少による国内需要減少に伴う輸出増加)
主要品目以外		—	238	238	過去の実績程度
合計		—	1,165	1,517	

(千トン)

### ② 外貨公共コンテナ貨物の取扱量の設定

目標年次における外貨公共コンテナ貨物の航路方面別取扱量の設定値と設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

表Ⅱ-1-20 外貨公共コンテナ貨物の取扱量の設定

航路方面	H30取扱量		設定値		設定の考え方
	(千TEU)	(千トン)	(千TEU)	(千トン)	
長距離航路計	130	1,599	191	2,184	過去の取扱実績や主要企業へのヒアリング結果及び相手国の社会経済指標等を基に品目別コンテナ個数(TEU)を推計。航路別シェア等を考慮し各航路のコンテナ個数(TEU)を設定。さらに、コンテナ1TEUあたりの重量から航路別コンテナ取扱量(トン)を設定。
北米航路	56	690	92	1,052	
欧州航路	74	909	99	1,132	
中・短距離、その他の航路計	353	4,338	483	5,522	
東南アジア	211	2,594	241	2,755	
近海	138	1,699	238	2,721	
その他航路	4	45	4	46	
合計	483	5,936	674	7,706	

### ③ 外貿専用貨物の取扱量の設定

目標年次における外貿専用貨物の取扱量の設定値と設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

表Ⅱ-1-21 外貿専用貨物の取扱量の設定

品目		出入	H30取扱量	設定値	設定の考え方
主要品目		—	4,356	4,580	
農水産品	豆類	輸入	249	249	ヒアリングにより過去の実績程度
	その他農産品	輸入	223	223	ヒアリングにより過去の実績程度
化学工業品	LNG	輸出	307	307	過去の実績程度
		輸入	3,184	3,439	ヒアリングに基づく推計(需要開拓による都市ガス利用増加)
	化学薬品	輸入	393	362	ヒアリングに基づく推計(国内シェアの縮小)
主要品目以外		—	56	56	過去の実績程度
合 計		—	4,412	4,636	

### (3) 内貿貨物の取扱量の設定

#### ① 内貿公共一般貨物の取扱量の設定

目標年次における内貿公共一般貨物の取扱量の設定値と設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

表Ⅱ-1-22 内貿公共一般貨物の取扱量の設定

品目		出入	H30取扱量	設定値	設定の考え方
主要品目		—	1,622	1,745	
化学工業品	セメント	移入	377	500	ヒアリングに基づく推計(背後需要増加に伴うサイロ増強)
	重油	移入	119	119	過去の実績程度
	揮発油	移入	364	364	ヒアリングにより過去の実績程度
	その他の石油	移入	427	427	ヒアリングにより過去の実績程度
	LPG	移入	119	119	過去の実績程度
特殊品	動植物性 製造飼肥料	移出	216	216	過去の実績程度
主要品目以外		—	1,156	1,265	過去の実績程度
合 計		—	2,778	3,010	



## ② 内貿公共コンテナ貨物の取扱量の設定

目標年次における内貿公共コンテナ貨物の取扱量の設定値と設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

表Ⅱ-1-23 内貿公共コンテナ貨物の取扱量の設定

航路方面	H30取扱量		設定値		設定の考え方
	(千TEU)	(千トン)	(千TEU)	(千トン)	
内航フィーダー	84	554	83	605	品目別外内貿コンテナの推計取扱個数から過去の品目別外内貿割合により設定
合計	84	554	83	605	

## ③ 内貿公共RORO貨物の取扱量の設定

目標年次における内貿公共RORO貨物の取扱量の設定値と設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

表Ⅱ-1-24 内貿公共 RORO 貨物の取扱量の設定

				(千トン)		
品目	出入	H30取扱量	設定値	設定の考え方		
主要品目	—	1,205	1,926	九州航路及び北海道航路の2航路が開設している現状サービスの維持・継続を基本として、将来的な人口減少及びトラックドライバー不足への対応として取り組むモーダルシフト効果による長距離トラック輸送から海上輸送への転換需要を想定		
金属機械工業品	完成自動車	移出	135			191
		移入	117			176
	その他輸送機械	移入	891			1,323
軽工業品	飲料	移入	62			236
主要品目以外	—	442	1,985			
合計	—	1,646	3,911			

## ④ 内貿公共フェリー貨物の取扱量の設定

目標年次における内貿公共フェリー貨物の取扱量の設定値と設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

表Ⅱ-1-25 内貿公共フェリー貨物の取扱量の設定

				(千トン)	
航路方面	出入	H30取扱量	設定値	設定の考え方	
土肥	移出	199	239	フェリー利用者数の目標増加率と同程度の割合で貨物(車両)の増加を想定	
	移入	210	252		
合計	—	409	491		

⑤ 内貿専用貨物の取扱量の設定

目標年次における内貿専用貨物の取扱量の設定値と設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

表Ⅱ-1-26 内貿専用貨物の取扱量の設定

品目		出入	H30取扱量	設定値	設定の考え方
主要品目		—	774	780	
化学工業品	揮発油	移入	368	368	過去の実績程度
	その他の石油	移入	156	156	過去の実績程度
	L P G	移入	250	256	ヒアリングに基づく推計(需要開拓による都市ガス利用増加)
主要品目以外		—	406	342	過去の実績程度
合 計		—	1,180	1,122	

(千トン)

## 2. 入港船舶

### 2. 1 船舶の利用状況

平成 27 年から令和元年における種類別、トン階級別の船舶利用状況は次のとおりである。

表 II-2-1(1) 船舶の利用状況

単位:隻

船舶種類	トン階級(G/T)	H27	H28	H29	H30	R1	将来値
外航商船	5 ～ 499	5	6	3			4
	500 ～ 999	8	5	10	6	7	10
	1,000 ～ 2,999	117	119	91	91	113	134
	3,000 ～ 5,999	176	159	160	162	125	158
	6,000 ～ 9,999	639	721	772	765	912	1,185
	10,000 ～ 29,999	519	543	593	497	450	588
	30,000 ～	268	268	277	328	352	435
	合計	1,732	1,821	1,906	1,849	1,959	2,514
コンテナ船	5 ～ 499						
	500 ～ 999						
	1,000 ～ 2,999						
	3,000 ～ 5,999	49	37	26	43		
	6,000 ～ 9,999	567	671	708	703	790	1,092
	10,000 ～ 29,999	455	487	536	449	405	520
	30,000 ～	194	177	167	223	244	312
	合計	1,265	1,372	1,437	1,418	1,439	1,924
その他	5 ～ 499	5	6	3			4
	500 ～ 999	8	5	10	6	7	10
	1,000 ～ 2,999	117	119	91	91	113	134
	3,000 ～ 5,999	127	122	134	119	125	158
	6,000 ～ 9,999	72	50	64	62	122	93
	10,000 ～ 29,999	64	56	57	48	45	68
	30,000 ～	74	91	110	105	108	123
	合計	467	449	469	431	520	590

資料:静岡県提供資料

表Ⅱ-2-1(2) 船舶の利用状況

単位:隻

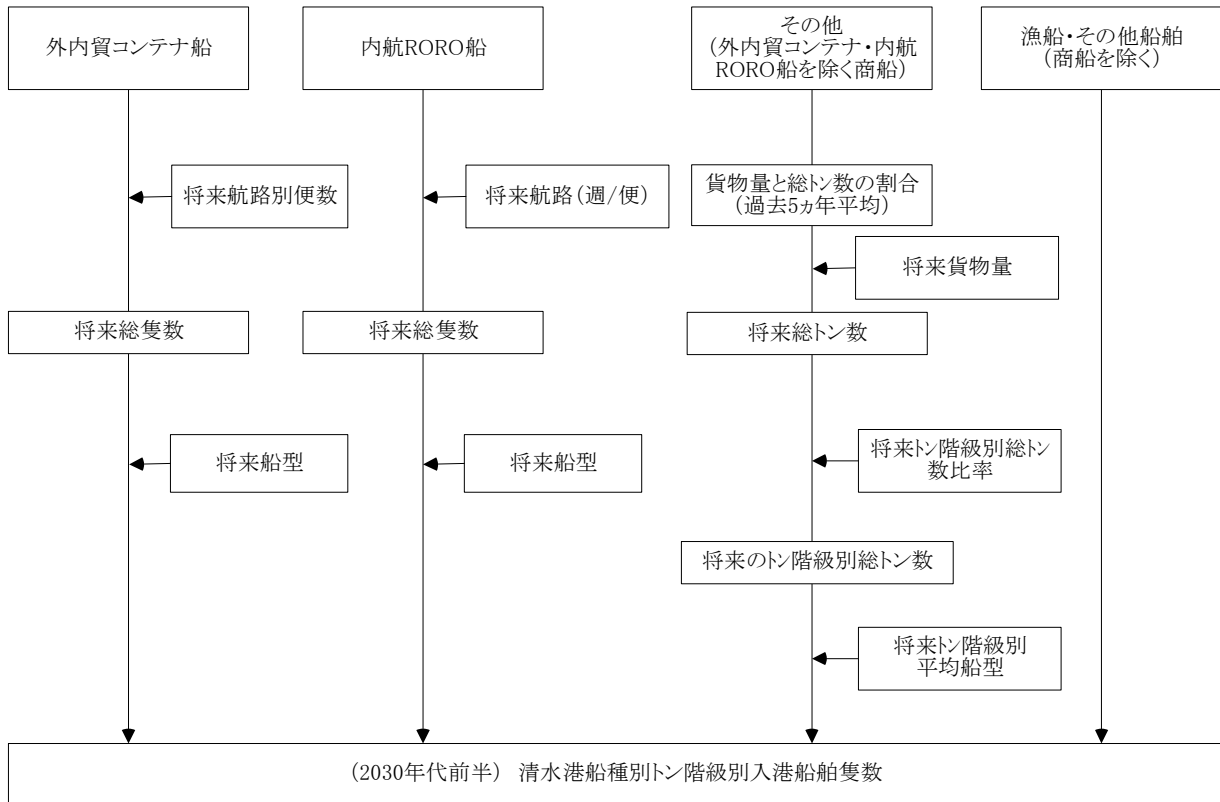
船舶種類	トン階級(G/T)	H27	H28	H29	H30	R1	将来値	
内航商船	5 ~ 499	2,621	2,548	2,675	2,389	2,563	2,556	
	500 ~ 999	1,084	923	838	798	997	811	
	1,000 ~ 2,999	1,506	1,633	1,535	1,483	1,429	1,564	
	3,000 ~ 5,999	298	351	356	353	367	357	
	6,000 ~ 9,999	2	5	2	114	23	3	
	10,000 ~ 29,999	1	34	124	244	367	940	
	30,000 ~	5	1	6	4	2	4	
	合計	5,517	5,495	5,536	5,385	5,748	6,235	
	コンテナ船	5 ~ 499	333	320	286	321	406	255
		500 ~ 999	231	191	222	259	342	109
		1,000 ~ 2,999		1	1	6	14	
		3,000 ~ 5,999						
		6,000 ~ 9,999					1	
		10,000 ~ 29,999						
		30,000 ~						
	合計	564	512	509	586	763	364	
	RORO船	5 ~ 499						
		500 ~ 999						
		1,000 ~ 2,999						
		3,000 ~ 5,999						
		6,000 ~ 9,999				112	20	
		10,000 ~ 29,999		30	122	240	359	936
		30,000 ~						
	合計		30	122	352	379	936	
	その他	5 ~ 499	2,288	2,228	2,389	2,068	2,157	2,301
		500 ~ 999	853	732	616	539	655	702
		1,000 ~ 2,999	1,506	1,632	1,534	1,477	1,415	1,564
		3,000 ~ 5,999	298	351	356	353	367	357
6,000 ~ 9,999		2	5	2	2	2	3	
10,000 ~ 29,999		1	4	2	4	8	4	
30,000 ~		5	1	6	4	2	4	
合計	4,953	4,953	4,905	4,447	4,606	4,935		
漁船	5 ~ 499	170	137	164	118	134	134	
	500 ~ 999	36	24	12	13	14	14	
	1,000 ~ 2,999	3	2	2				
	3,000 ~ 5,999							
	6,000 ~ 9,999							
	10,000 ~ 29,999							
	30,000 ~							
合計	209	163	178	131	148	148		
その他 (内港商船以外)	5 ~ 499	608	636	552	600	507	507	
	500 ~ 999	84	83	66	39	88	88	
	1,000 ~ 2,999	103	104	102	76	162	162	
	3,000 ~ 5,999	13	3	5	3	6	6	
	6,000 ~ 9,999	1	4		12	1	1	
	10,000 ~ 29,999	1			2			
	30,000 ~	3	5			9	9	
合計	813	835	725	732	773	773		
合計	5 ~ 499	3,404	3,327	3,394	3,107	3,204	3,201	
	500 ~ 999	1,212	1,035	926	856	1,106	923	
	1,000 ~ 2,999	1,729	1,858	1,730	1,650	1,704	1,860	
	3,000 ~ 5,999	487	513	521	518	498	521	
	6,000 ~ 9,999	642	730	774	891	936	1,189	
	10,000 ~ 29,999	521	577	717	743	817	1,528	
	30,000 ~	276	274	283	332	363	448	
合計	8,271	8,314	8,345	8,097	8,628	9,670		

資料:静岡県提供資料

## 2. 2 入港船舶の隻数の設定

### (1) 入港船舶隻数の設定の方針

次のフローに従い、入港船舶隻数を設定する。



図Ⅱ-2-1 入港船舶隻数の設定フロー

### (2) 入港船舶隻数の設定

目標年次における入港船舶隻数の設定値は、それぞれ次のとおりである。

表Ⅱ-2-2 入港船舶隻数の設定

単位: 隻

		合計	30,000 GT以上	10,000 GT以上	6,000 GT以上	3,000 GT以上	1,000 GT以上	500 GT以上	5 GT以上
H30 入港隻数	外航商船	1,849	328	497	765	162	91	6	0
	内航商船	5,385	4	244	114	353	1,483	798	2,389
	その他船舶	863	0	2	12	3	76	52	718
	合計	8,097	332	743	891	518	1,650	856	3,107
設定値	外航商船	2,514	435	588	1,185	158	134	10	4
	内航商船	6,235	4	940	3	357	1,564	811	2,556
	その他船舶	921	9	0	1	6	162	102	641
	合計	9,670	448	1,528	1,189	521	1,860	923	3,201

### 3. 船舶乗降旅客数等

#### 3. 1 船舶乗降旅客数等の設定方針

次のフローに従い、船舶乗降旅客数等を設定する。

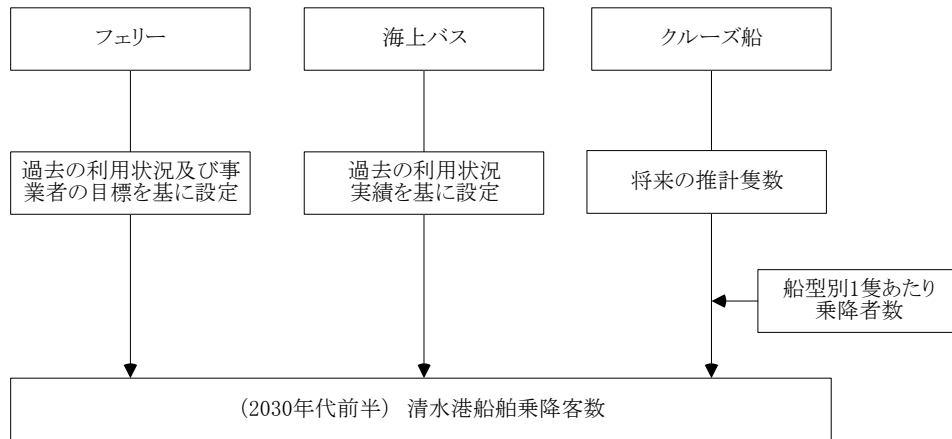


図 II-3-1 船舶乗降旅客数等の設定フロー

### 3. 2 船舶乗降旅客数等の設定

#### (1) 船舶乗降旅客数等の推移

清水-土肥間を定期運航しているフェリーと港内海上バス及びクルーズ船の利用者数の推移は、次のとおりである。

表Ⅱ-3-1 清水港の船舶乗降客数の推移

(千人)

	出入	実績値												設定値
		H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	2030年代前半
清水・土肥 フェリー航路	出	120	86	81	67	69	107	95	93	88	83	84	64	100
	入	141	95	89	69	86	122	117	97	85	86	90	81	100
	計	261	180	170	136	155	228	212	190	174	169	175	145	200
港内海上バス	出		223	239	157	199	182	217	193	177	184	200	211	193
	入		223	239	157	199	182	217	193	177	184	200	211	193
	計		447	478	313	398	364	434	386	355	368	399	423	386
クルーズ船	出	1	2	3	1	2	5	14	15	20	55	49	48	584
	入	1	2	3	1	2	5	14	15	20	55	49	48	584
	計	2	4	6	2	4	10	28	30	40	110	98	96	1,168
合計	出	121	311	323	224	270	294	326	301	286	322	333	323	877
	入	142	320	331	227	286	308	348	305	283	325	339	341	877
	計	263	631	654	451	556	602	674	605	568	647	672	664	1,754

資料:フェリーは港湾統計年報、海上バス・クルーズは静岡県提供資料より作成

#### (2) 船舶乗降旅客数等の設定

船舶乗降旅客数等の設定値と設定の考え方については、次のとおりである。

表Ⅱ-3-2 船舶乗降旅客数等の設定

地区名	種類	設定値	設定の考え方
江尻地区	フェリー	20.0 万人	過去の利用実績及び事業者の目標をもとに設定
江尻地区～ 三保地区	海上バス	38.6 万人	過去の利用実績をもとに、直近 5 年の平均値を設定
日の出地区	クルーズ船	116.8 万人	将来の想定寄港隻数 175 隻に対し、船型別乗客数を設定し、将来の乗降客数を設定
合 計		175.4 万人	

### Ⅲ. 港湾施設の規模及び配置に関する資料

#### 1 公共埠頭計画

##### (1) 公共埠頭の現況

##### ① 公共埠頭の利用状況(平成30年実績)

公共埠頭の主要取扱貨物等の利用状況は、次のとおりである。

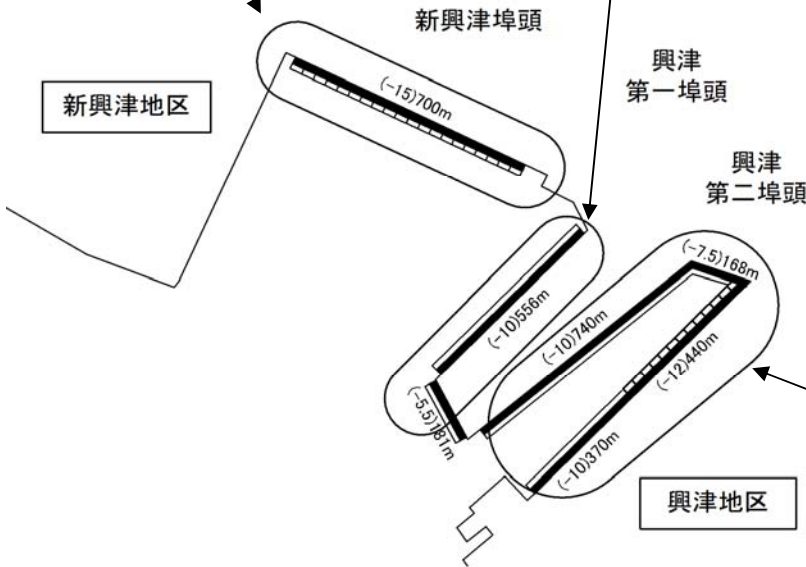
表Ⅲ-1-1 埠頭別の利用状況

地区名	施設諸元	主要取扱貨物 (平成30年実績)	その他 定期航路等	備考
新興津地区	-15×700m(2B)	自動車部品 934千トン 紙・パルプ 800千トン その他 3,328千トン 合計 5,063千トン (うち、外内貿コンテナ4,883千トン)	外貿コンテナ航路 北米・欧州航路 週 1便 北米西岸航路 週 1便 東南アジア航路 週 9便 近海航路 週 5便 極東ロシア航路 週 1便	既設
興津地区	興津第一埠頭 -10×556m(3B) -5.5×181m(2B)	水産品 34千トン 紙・パルプ 7千トン その他 15千トン 合計 56千トン		既設
	興津第二埠頭 -12×440m(2B) -10×1,110m(6B) -7.5×168m(1B)	紙・パルプ 77千トン 水産品 37千トン その他 84千トン 合計 198千トン		既設
袖師地区	袖師第一埠頭 -12×960m(4B) -9×350m(2B) -7.5×655m(5B) -4.5×240m(4B)	その他輸送機械 962千トン 自動車部品 292千トン 紙・パルプ 277千トン その他 1,897千トン 合計 3,428千トン (うち、外内貿コンテナ1,607千トン、 RORO貨物 1,646千トン)	外貿コンテナ航路 東南アジア航路 週 2便 近海航路 週 7便 内貿フィーダー航路 週 10便	既設
	袖師第二埠頭 -10～12×340m(1B) -9×165m(1B) -7.5×72m(1B)	その他石油 427千トン 揮発油 364千トン その他 578千トン 合計 1,369千トン		既設
江尻地区	-6.5×682m(7B) -4.5×1,074m(16B) -4×125m(1B)	動植物性製造飼肥料 168千トン その他化学工業品 44千トン その他 52千トン 合計 264千トン		既設
日の出地区	-12×480m(2B) -7.5×260m(2B) -4.5×80m(1B) -4×41m(1B)	紙・パルプ 51千トン 水産品 10千トン フェリー貨物 409千トン その他 22千トン 合計 491千トン	フェリー航路 清水・土肥航路 日 4便	既設
富士見地区	-12×480m(2B) -9×329m(2B) -7.5×140m(1B) -5.5×113m(2B)	セメント 377千トン 木材チップ 238千トン その他 509千トン 合計 1,124千トン		既設
塚間地区	-4×150m(1B)	鋼材 55千トン その他 3千トン 合計 58千トン		既設



(千トン)				
岸壁名称	新興津埠頭			
水深×バース数	-15m×2B			
岸壁延長	700 m			
品目	輸出	輸入	移出	移入
製材		13		
紙・パルプ		163	1	
水			2	
再利用資源				1
外貨コンテナ	3,408	1,402		
内貨コンテナ			26	48
小計	3,408	1,578	28	48
合計	5,063 千トン			
延長当たり取扱量	7,232 トン/m			

(千トン)				
岸壁名称	興津第一埠頭			
水深×バース数	-10m×3B、-5.5m×2B			
岸壁延長	737 m			
品目	輸出	輸入	移出	移入
水産品				34
鋼材				1
非鉄金属				5
紙・パルプ			7	
水			6	
取合せ品		0	2	
小計		0	15	41
合計	56 千トン			
延長当たり取扱量	77 トン/m			

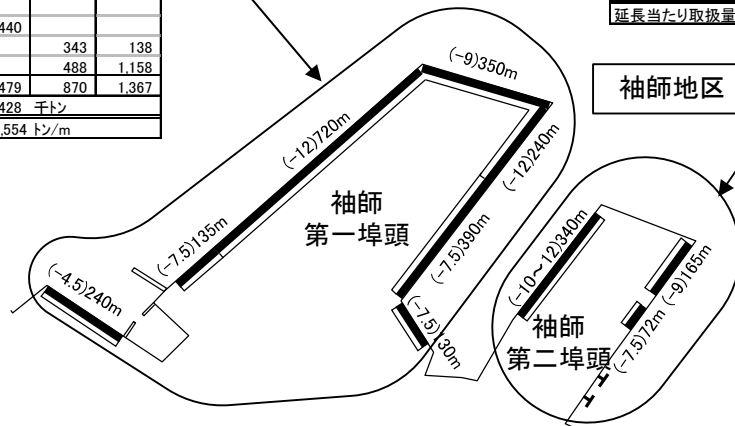


(千トン)				
岸壁名称	興津第二埠頭			
水深×バース数	-10m×6B、-12m×2B、-7.5m×1B			
岸壁延長	1,718 m			
品目	輸出	輸入	移出	移入
米		6		
水産品				37
非鉄金属			2	
その他輸送用機械	0		0	
重油				7
化学薬品		2	1	
その他化学工業品				0
紙・パルプ		70	7	
水			26	
その他食料工業品			1	
木製品		33		
取合せ品	0	0	6	
小計	0	111	42	45
合計	198 千トン			
延長当たり取扱量	115 トン/m			

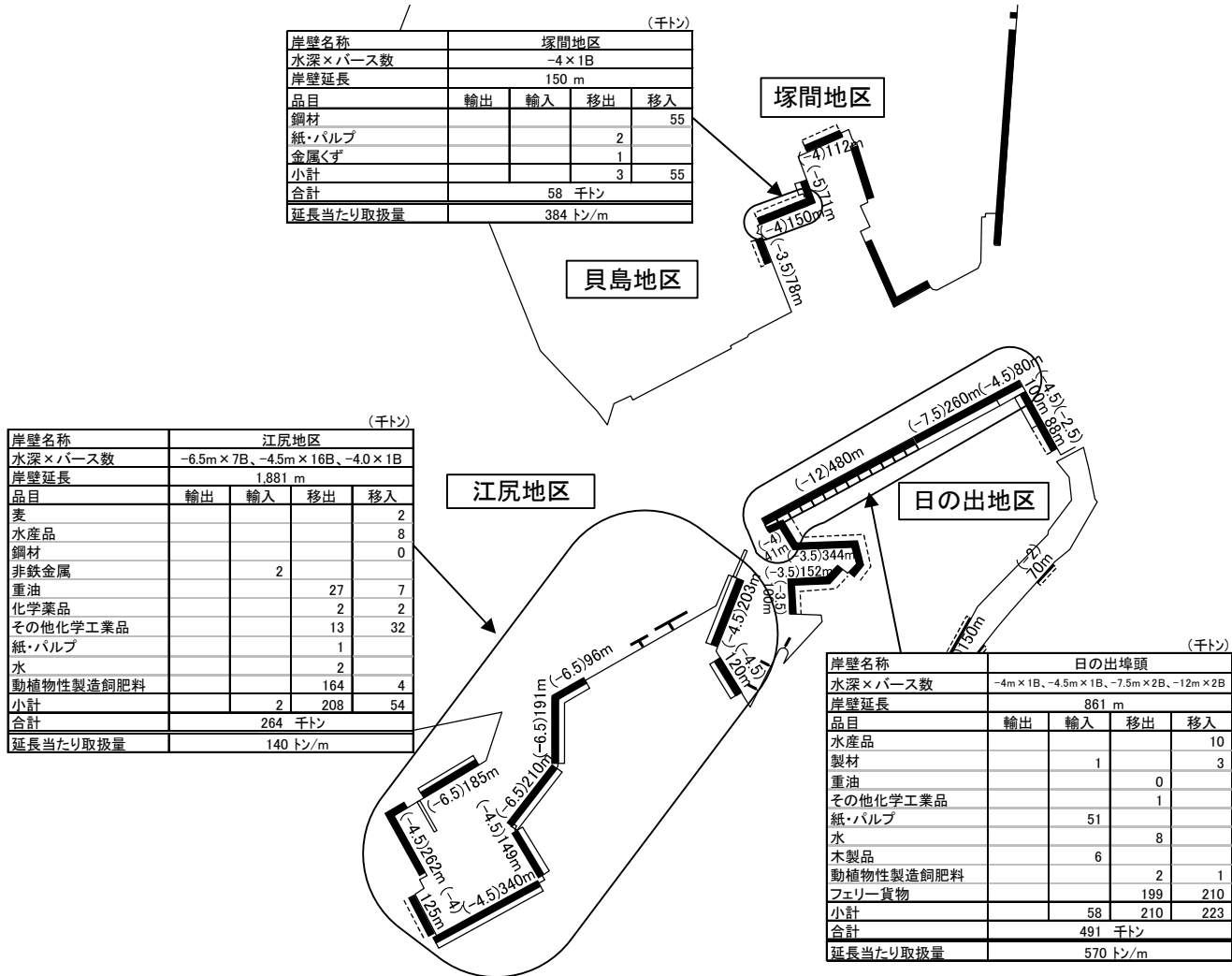
図Ⅲ-1-1(1) 埠頭別貨物取扱状況(新興津・興津地区)(平成30年)

(千トン)				
岸壁名称	袖師第一埠頭			
水深×バース数	-4.5m×4B、-7.5m×4B、-9m×2B、-12m×4B			
岸壁延長	2,205 m			
品目	輸出	輸入	移出	移入
水産品				1
原木	24		5	8
石炭		5		
砂利・砂				1
石灰石		35		18
鉄鋼				2
鋼材				1
非鉄金属				36
その他輸送用機械			0	0
産業機械			0	
液化石油ガス(LPG)				1
コークス				2
化学薬品			1	2
その他化学工業品				0
水			2	
金属くず			31	
取合せ品	1			
外貨コンテナ	686	440		
内貨コンテナ			343	138
RORO貨物			488	1,158
小計	711	479	870	1,367
合計	3,428 千トン			
延長当たり取扱量	1,554 トン/m			

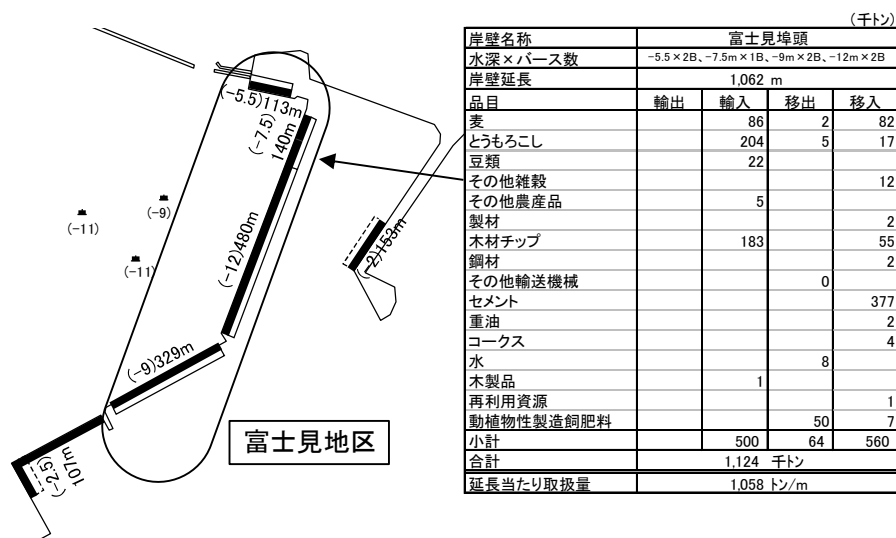
(千トン)				
岸壁名称	袖師第二埠頭			
水深×バース数	-7.5m×1B、-9m×1B、-10~12m×1B			
岸壁延長	577 m			
品目	輸出	輸入	移出	移入
木材チップ				2
非鉄金属				1
重油				103
揮発油				364
その他の石油				427
液化石油ガス(LPG)				114
化学薬品		119	3	58
その他化学工業品			11	1
水			2	
金属くず	115		19	
再利用資材				15
廃棄物				14
小計	115	119	49	1,086
合計	1,369 千トン			
延長当たり取扱量	2,373 トン/m			



図Ⅲ-1-1(2) 埠頭別貨物取扱状況(袖師地区)(平成30年)



図Ⅲ-1-1(3) 埠頭別貨物取扱状況(江尻、日の出、塚間地区)(平成30年)



図Ⅲ-1-1(4) 埠頭別貨物取扱状況(富士見地区)(平成30年)

② 外内貿コンテナ埠頭の利用状況(平成30年実績)

外内貿コンテナ埠頭の取扱貨物等の利用状況は、次のとおりである。

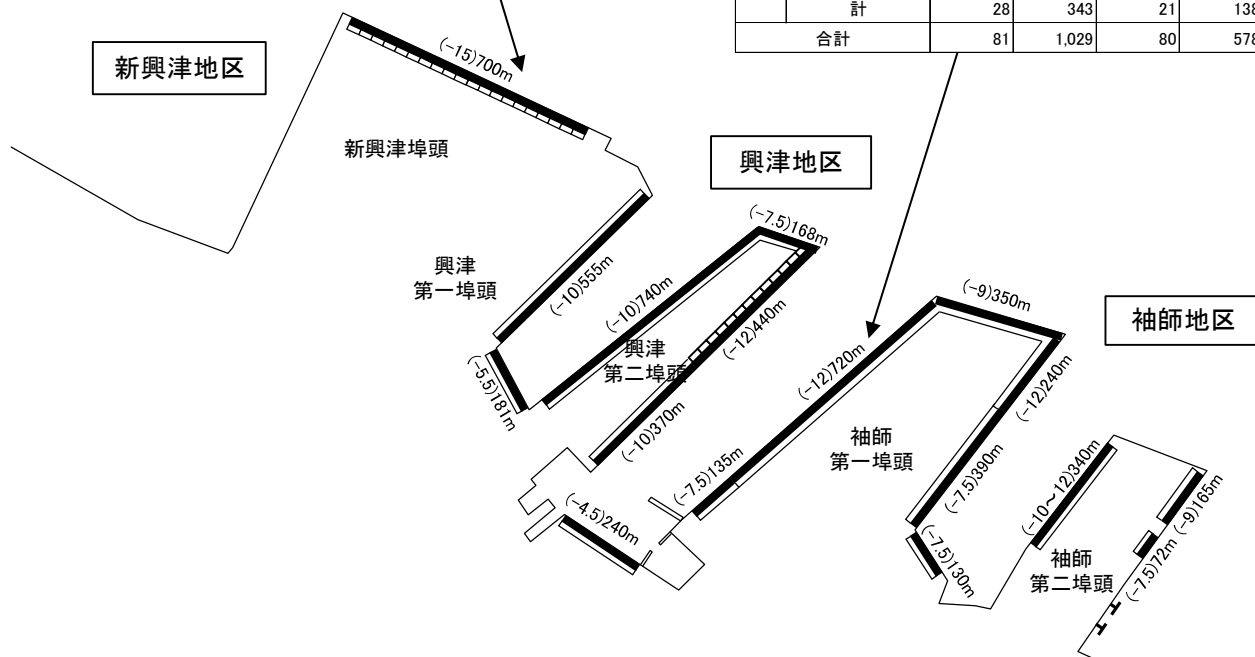
表Ⅲ-1-2 外内貿コンテナ埠頭の利用状況

地区名	施設名	施設諸元			埠頭用地		H30取扱量		ターミナル運営方式	
		水深	バース数	延長	面積	奥行	千TEU	千トン	運営形態	荷役機械
新興津・興津	新興津1・2号岸壁	-15m	2	700m	26.1ha	350m	407	4,883	公共	ガントリークレーン 6基 トランスファークレーン 16基 コンテナフォークリフト 6台
袖師	袖師6~8号岸壁	-12m	3	720m	18.4ha	256m	161	1,607	公共	ガントリークレーン 3基 トランスファークレーン 7基 コンテナフォークリフト 8台

規 模		(-15)700m			
出 入 別		輸移出		輸移入	
個数、貨物量		千TEU	千トン	千TEU	千トン
外貿	北米航路	36	718	20	79
	欧州航路	42	798	32	281
	東南アジア航路	86	1,521	89	683
	近海航路	32	371	34	359
	計	195	3,408	176	1,402
内貿	内航フェリー航路	5	26	30	48
	計	5	26	30	48
合計		201	3,434	206	1,450

注：近海航路には極東ロシア航路を含む

規 模		(-12)480m			
出 入 別		輸移出		輸移入	
個数、貨物量		千TEU	千トン	千TEU	千トン
外貿	東南アジア航路	18	269	18	121
	近海航路	35	417	41	319
	計	53	686	59	440
内貿	内航フェリー航路	28	343	21	138
	計	28	343	21	138
合計		81	1,029	80	578



図Ⅲ-1-2 外内貿コンテナ埠頭取扱状況図(平成30年)

(2) 水深別公共埠頭延長の現況

① 水深別外内貿コンテナ埠頭延長の現況

水深別の外内貿コンテナ埠頭延長の現況は、それぞれ次のとおりである。

表Ⅲ-1-3 水深別外内貿コンテナ埠頭延長(平成 30 年)

水深	既 設		工事中		既定計画		埠頭名
	バース数	延長	バース数	延長	バース数	延長	
-15m	2	700m	—	—	—	—	新興津
-12m	3	720m	—	—	—	—	袖師第一
	—	—	—	—	2	500m	新興津

② 水深別外内貿埠頭延長の現況

水深別の外内貿埠頭延長の現況は、それぞれ次のとおりである。

表Ⅲ-1-4 水深別外内貿埠頭延長(平成 30 年)

水深	既設		工事中		既定計画		埠頭名
	バース数	延長	バース数	延長	バース数	延長	
-12m	9	2,290m					興津第二、袖師第一、日の出、富士見
-10m	3	710m					興津第二、袖師第二
-9m	3	494m					袖師第二、富士見
-7.5m	7	867m					袖師第一・二、富士見
-6.5m	5	497m			2	185m	江尻
-5.5m	2	113m					富士見
-5m	1	71m					塚間
-4.5m	7	462m			5	390m	江尻、日の出

注. 日の出地区の旅客船バース(-12×1B×410m)は除く

### (3) 公共埠頭計画の必要性

#### ① 外内貿コンテナ埠頭計画の必要性

##### 【背景・要請】

- ・現在、コンテナ貨物の集約を図るため、新興津・興津地区において、直線 1,200m(連続 4 バース)及び奥行き 350mの背後用地を備えた高規格コンテナターミナルの整備が計画されている。
- ・近年の基幹航路や東南アジア航路の大型化に伴い、新興津 1 号・2 号岸壁では、対象船型 60,000DWT 級のコンテナ船が増加している。
- ・コンテナ船の大型化に伴い、対象船型 30,000DWT 級の袖師コンテナターミナルでは荷役できない船が新興津コンテナターミナルに集中し、大型コンテナ船の荷役待ちの滞船が顕在化している。
- ・また、我が国に寄港する大型輸入パルプ船の多くは、新興津・興津地区に整備された大水深公共岸壁を有している本港をファーストポートとして利用している。近年、輸入パルプ船が大型化していることから、その対応が求められている。

##### 【今回計画での対応】

- ・現状、新興津地区と袖師地区で分散して取扱っているコンテナ貨物を新興津地区に集約し、直線 1,260mの連続 4 バースを備えた高規格コンテナターミナルへの再編を図る。
- ・航路別入港隻数をもとに想定したコンテナターミナルのバース利用スケジュールに対応可能な岸壁延長を確保する。
- ・コンテナターミナル荷役機械の遠隔操作化やスマートゲートの導入を目指し、労働環境の改善や物流の効率化を図る。
- ・大型輸入パルプ船はコンテナ船との併用を図り、新興津・興津地区において、70,000DWT 級の大型パルプ船の利用を考慮した岸壁を整備する。

#### ② 内貿ユニットロード埠頭計画の必要性

##### 【背景・要請】

- ・現在、袖師コンテナターミナルの 1 バースを RORO 船対応岸壁として利用している。
- ・高規格道路網の広がりや首都圏港湾の慢性的な混雑から、海、陸ともにアクセス性が良い清水港において内陸部や首都圏からの内陸輸送ニーズが顕在化している。

- ・人口減少に伴うドライバー不足等に対応するため、効率的な次世代高規格 RORO ターミナルの整備が求められている。

#### 【今回計画での対応】

- ・人口減少に伴うドライバー不足等による内貿ユニットロード貨物需要の増大に対応するため、袖師コンテナターミナルの既設 3 バースを利用転換し、RORO 船の 3 隻着岸が可能な内貿 RORO 船用岸壁 3 バースを確保する。

### ③ 外内貿埠頭計画の必要性

#### 【背景・要請】

- ・本港に寄港している輸入液体運搬船は、水深不足のため、中東から韓国・蔚山港に 3 万 DWT 液体運搬船で輸送した後、1 万～2 万 DWT 液体運搬船でのトランシップで清水港に運送している。
- ・外内貿公共貨物については、異種貨物の混在や同種貨物の分散による横持ちが生じるなど非効率な荷役活動が行われている。
- ・富士見 6・7 号岸壁は、建設後 50 年以上経過しており、老朽化対策が求められている。
- ・埋立が完了する貝島地区において、産学官が連携した海洋研究・開発拠点の形成が求められている。

#### 【今回計画での対応】

- ・原材料の安定供給を確保するため、袖師第二埠頭を延伸し、船舶の大型化に対応するとともに、その背後地にエネルギー供給関連施設を集約する。
- ・外内貿多目的ターミナルの集約・再編を図っていく。
- ・富士見地区において、岸壁の前出し改良を計画する。
- ・貝島地区において、海洋関連産業の集積を図り、海洋研究開発機構(JAMSTEC)の地球深部探査船「ちきゅう」等の研究船・探査船や作業船が長期係留可能な岸壁や施設用地を整備する。

(4) 公共埠頭の規模及び配置

① 外内貿コンテナ埠頭の規模及び配置の考え方

1) 水深別バース数

航路方面別ごとの利用形態等を考慮し、水深別のバース数を次のとおりとする。

表Ⅲ-1-5 水深別バース数

水深	バース数	延長	水深別バース数の考え方
-16m	2	560m	入港実績をもとに、70,000DWT級貨物船対応の岸壁を計画する。(外内貿埠頭との併用)

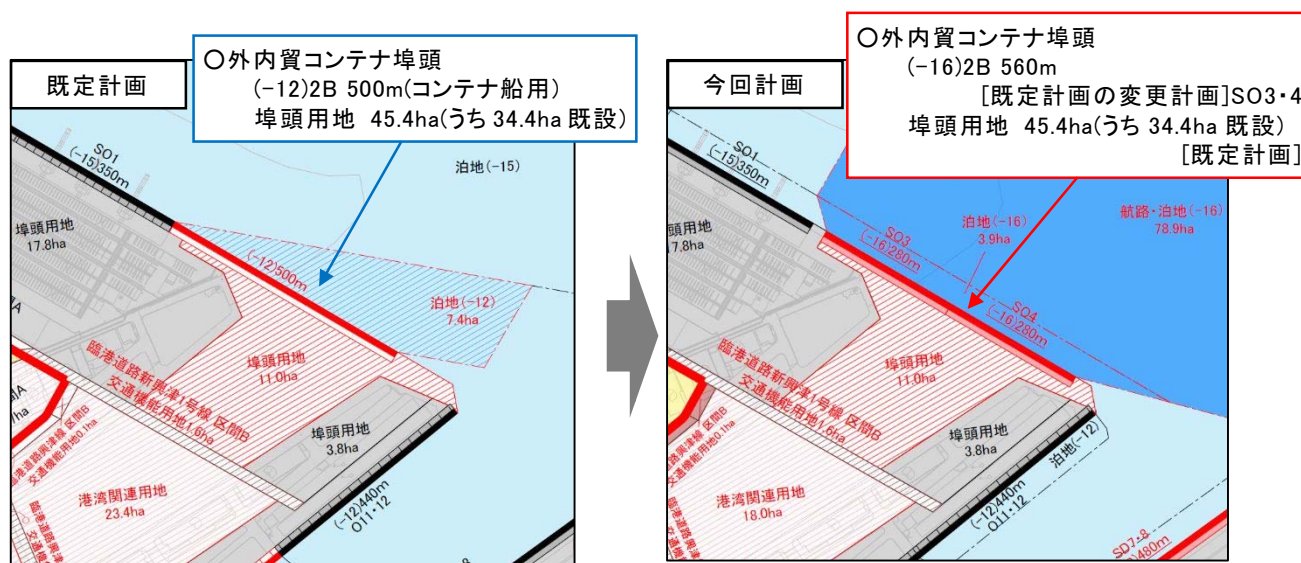
2) 今回計画する外貿コンテナ埠頭の配置及び埠頭用地面積

今回計画する外貿コンテナ埠頭の配置及び埠頭用地面積については、次のとおりである。

表Ⅲ-1-6 今回計画する外貿コンテナの配置及び埠頭用地面積

地区名	施設名	水深(m)	バース数	延長(m)	今回計画	奥行き設定値	埠頭用地面積	配置及び埠頭用地面積の考え方
新興津・興津	新興津3・4号岸壁	-16	2	560	既定計画の変更計画	350m	45.4ha(うち34.4ha既設)	既設岸壁に連続して配置し、既設の埠頭用地の奥行きと同規模を確保し、取扱貨物量等を踏まえ、必要面積を確保する。(一部外内貿埠頭の必要面積と併用)

なお、効率的な荷役のため、所要の規模のガントリークレーンを設置する。



図Ⅲ-1-3 今回計画する外貿コンテナ埠頭の位置図(新興津・興津地区)

②内貿ユニットロード埠頭の規模及び配置の考え方

1) 水深別バース数

航路方面ごとの利用動向等を考慮し、水深別のバース数を次のとおりとする。

表Ⅲ-1-7 水深別バース数

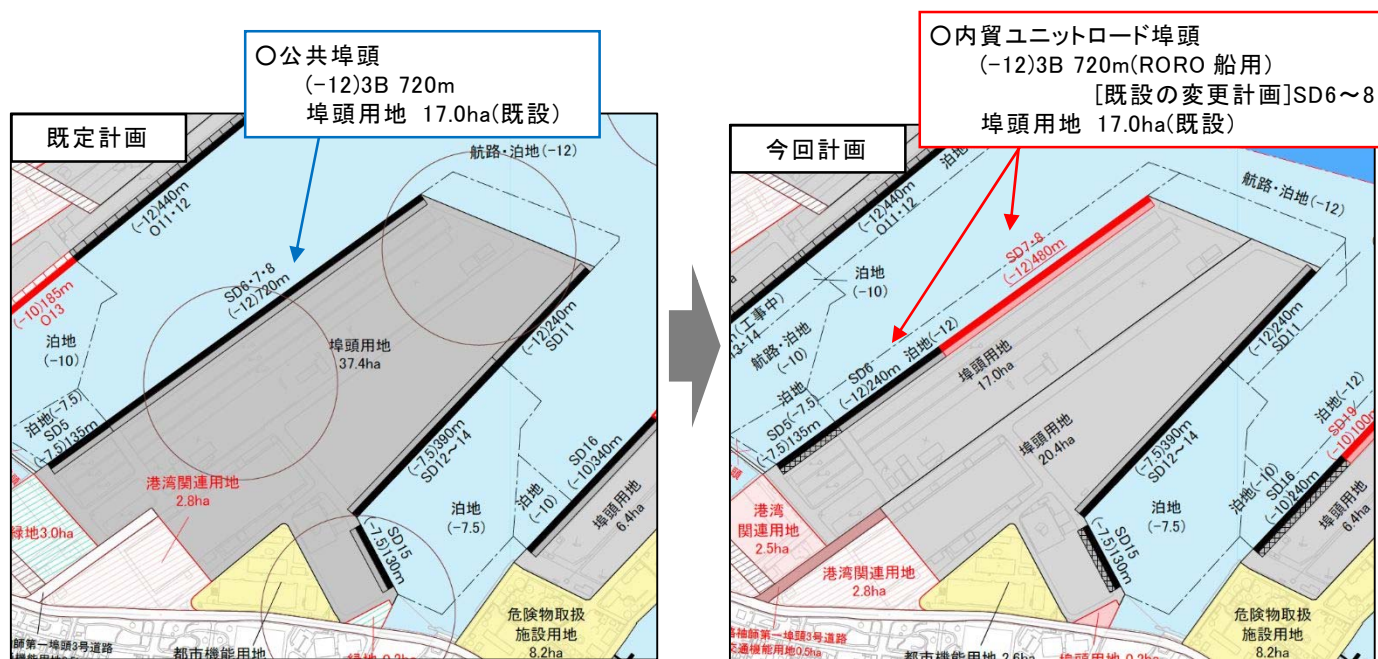
水深	バース数	延長	水深別バース数の考え方
-12m	3	720m (既設)	現在就航している RORO 船の貨物量及び航路別入港隻数をもとに想定した RORO 船のバース利用スケジュールにより 60,000GT 級 RORO 船対応の岸壁を 3 バース計画する。

2) 今回計画する内貿ユニットロード埠頭の配置及び埠頭用地面積

今回計画する内貿ユニットロード埠頭の配置及び埠頭用地面積については、次のとおりである。

表Ⅲ-1-8 今回計画する水深別バース数

地区名	施設名	水深 (m)	バース数	延長 (m)	今回計画	埠頭用地面積	配置及び埠頭用地面積の考え方
袖師	袖師 6～8号岸壁	-12	3	720	既設の 変更計画	17.0ha (既設)	既存コンテナバースを活用し、必要延長及び必要面積を確保する。



図Ⅲ-1-4 今回計画する内貿ユニットロード埠頭の位置図



### ③外内貿埠頭の規模及び配置の考え方

#### 1) 水深別バース数

利用実態等を考慮し、水深別のバース数を次のとおりとする。

表Ⅲ-1-9 水深別バース数

水深	バース数	延長	水深別バース数の考え方
-16m	2	560m	入港実績をもとに、70,000DWT級貨物船対応の岸壁を計画する。(外内貿コンテナ埠頭との併用)
-10m	2	280m	入港実績をもとに、15,000DWT級貨物船対応及び内航船対応の岸壁を2バース計画する。
-9m	2	330m	老朽化した岸壁の改良及び用地確保による前出しのため、同規模の岸壁を計画する。
-6.5m	2	185m (うち160m既設)	船揚場の計画に対応し、既設岸壁を南側にシフトする計画であるため、当該岸壁の規模とする。
-4.5m	5	399m	入港実績をもとに、漁船やフェリー対応の岸壁を5バース計画する。

#### 2) 今回計画する外内貿埠頭の配置及び埠頭用地面積

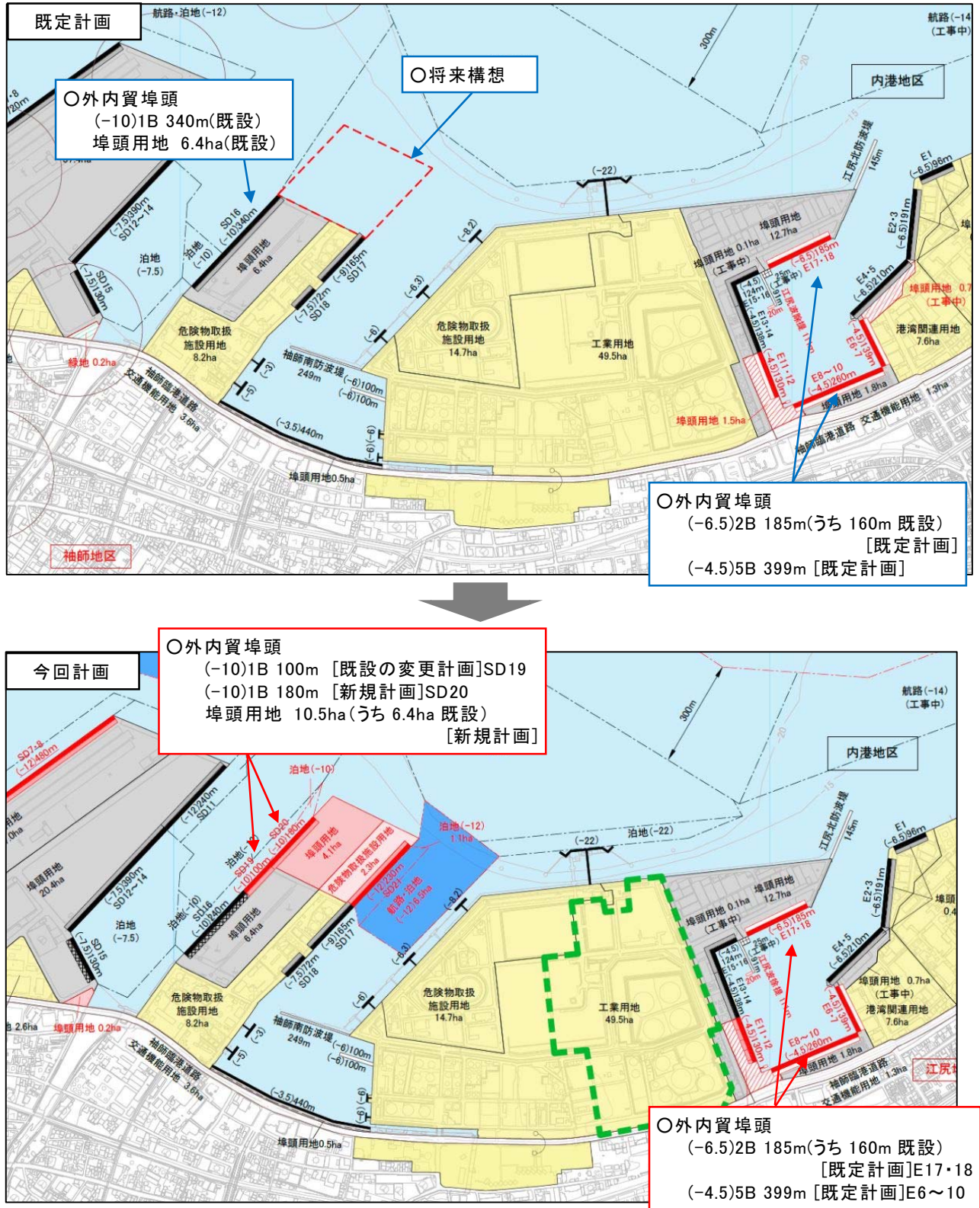
今回計画する外内貿埠頭の配置及び埠頭用地面積については、次のとおりである。

表Ⅲ-1-10 今回計画する水深別バース数

地区名	施設名	水深(m)	バース数	延長(m)	今回計画	埠頭用地面積	配置及び埠頭用地面積の考え方
新興津・興津	新興津 3・4号岸壁	-16	2	560	既定計画の 変更計画	—	コンテナバースと連続して配置し、荷さばき地はコンテナ埠頭と併用する。
袖師	袖師 19号岸壁	-10	1	100	既設の 変更計画	10.5ha (うち6.4h 既設)	既存岸壁のうち必要延長を配置し、背後にエプロン及び荷捌地を確保する。
	袖師 20号岸壁	-10	1	180	新規計画		袖師第二埠頭沖の北側に連続して配置し、背後にエプロン及び荷さばき地を確保する。
江尻	江尻 17・18号岸壁	-6.5	2	185	既定計画 (うち160m 既設)	—	船揚場の計画に伴い、既設岸壁を南側の取付護岸側に25mシフトして配置。
	江尻 6～10号岸壁	-4.5	5	399	既定計画	—	既存岸壁を前出しして必要延長を確保する。
富士見	富士見 6・7号岸壁	-9	2	330	既設の 変更計画	3.6ha (うち2.9h 既設)	老朽化している岸壁を前出し、エプロン面積を追加する。

富士見地区において、村松運河埋め立てにより、以下の施設を廃止する。

富士見運河添物揚場 物揚場 水深 2m 延長 153m



図Ⅲ-1-5(1) 今回計画する外内貿埠頭の位置図(袖師及び江尻地区)



図Ⅲ-1-5(2) 今回計画する外内貿埠頭の位置図(富士見地区)

#### ④その他公共埠頭の規模及び配置の考え方

##### 1) 水深別バース数

利用実態等を考慮し、水深別のバース数を次のとおりとする。

表Ⅲ-1-11 水深別バース数

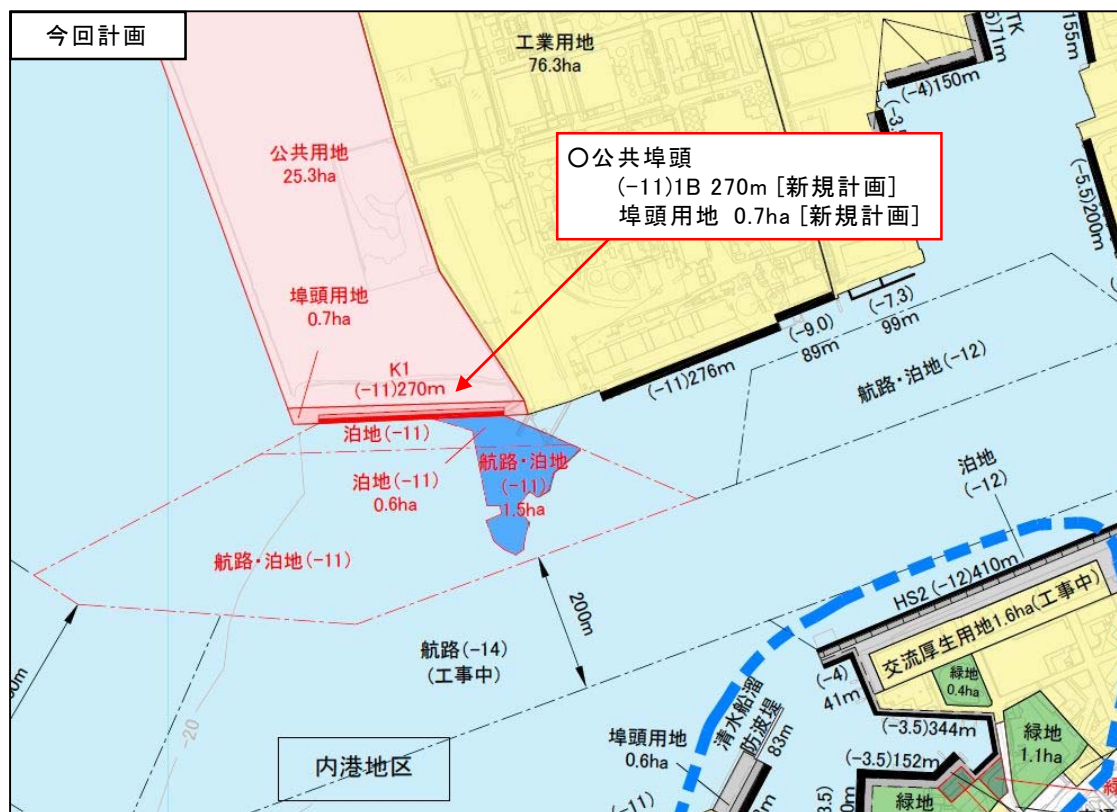
水深	バース数	延長	水深別バース数の考え方
-11m	1	270m	現存の研究船・探査船と同規模の船舶対応の岸壁を計画する。

##### 2) 今回計画するその他公共埠頭の配置及び埠頭用地面積

今回計画するその他公共埠頭の配置及び埠頭用地面積については、次のとおりである。

表Ⅲ-1-12 今回計画する水深別バース数

地区名	施設名	水深(m)	バース数	延長(m)	今回計画	埠頭用地面積	配置及び埠頭用地面積の考え方
貝島	貝島1号岸壁	-11	1	270	新規計画	0.7ha	公共用地の江尻地区側に配置し、エプロンに必要な面積を確保する。



図Ⅲ-1-6 今回計画するその他公共埠頭の位置図

## 2 旅客船埠頭計画

### (1) 旅客船埠頭計画の必要性

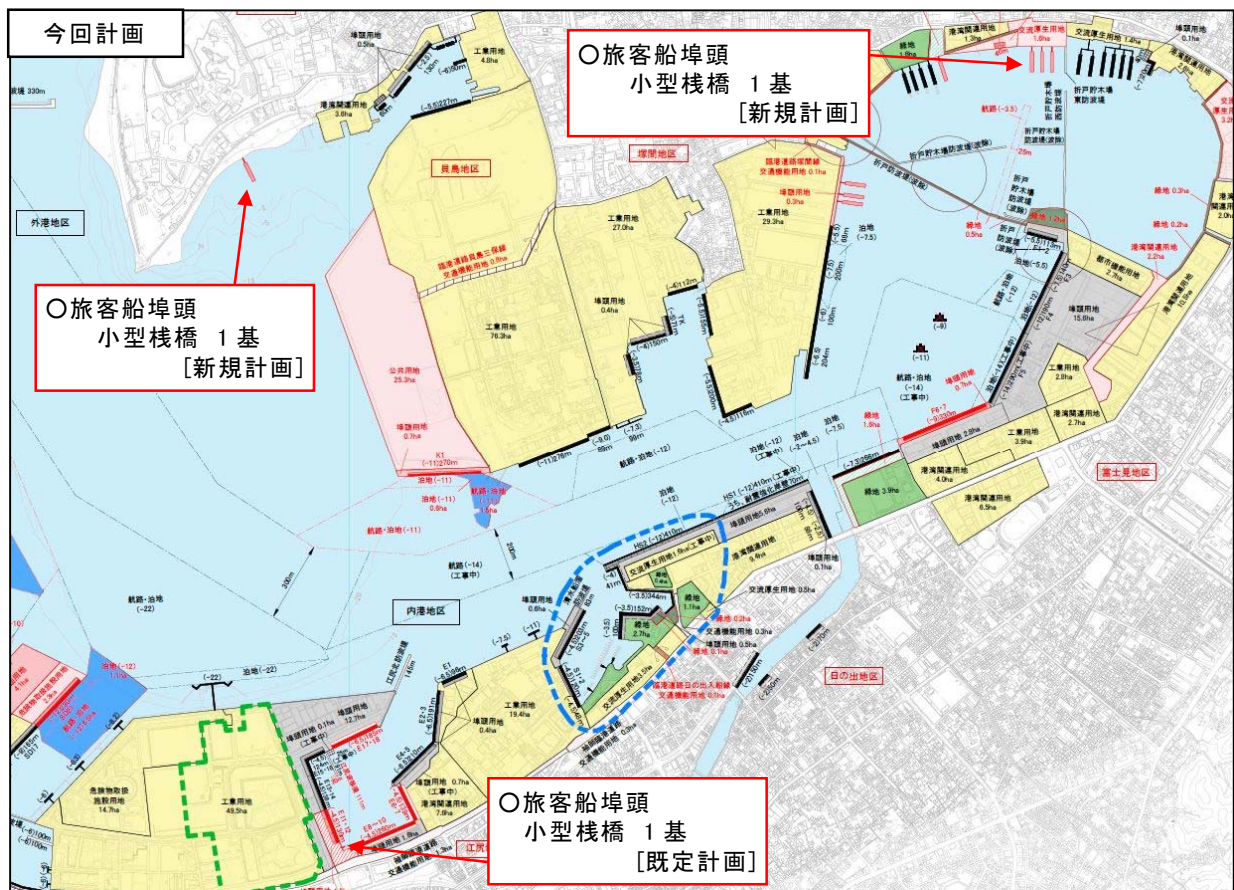
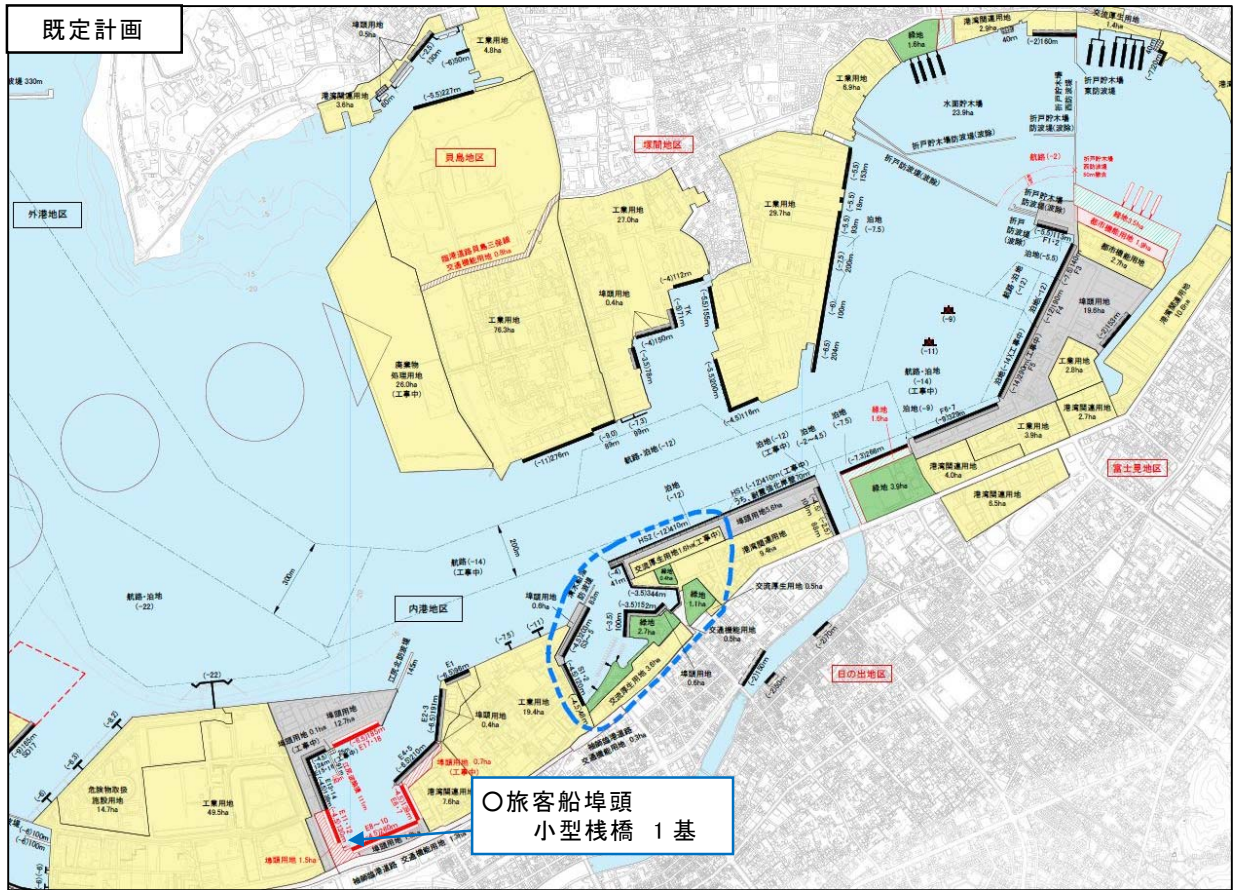
港内の海上交通網の充実を図るため、江尻地区、折戸地区及び三保地区に海上バスの発着施設の整備が必要である。

### (2) 今回計画する旅客船埠頭の規模及び配置

今回計画する旅客船埠頭の規模及び配置の考え方は、次のとおりである。

表Ⅲ-2-1 今回計画する旅客船埠頭の規模及び配置

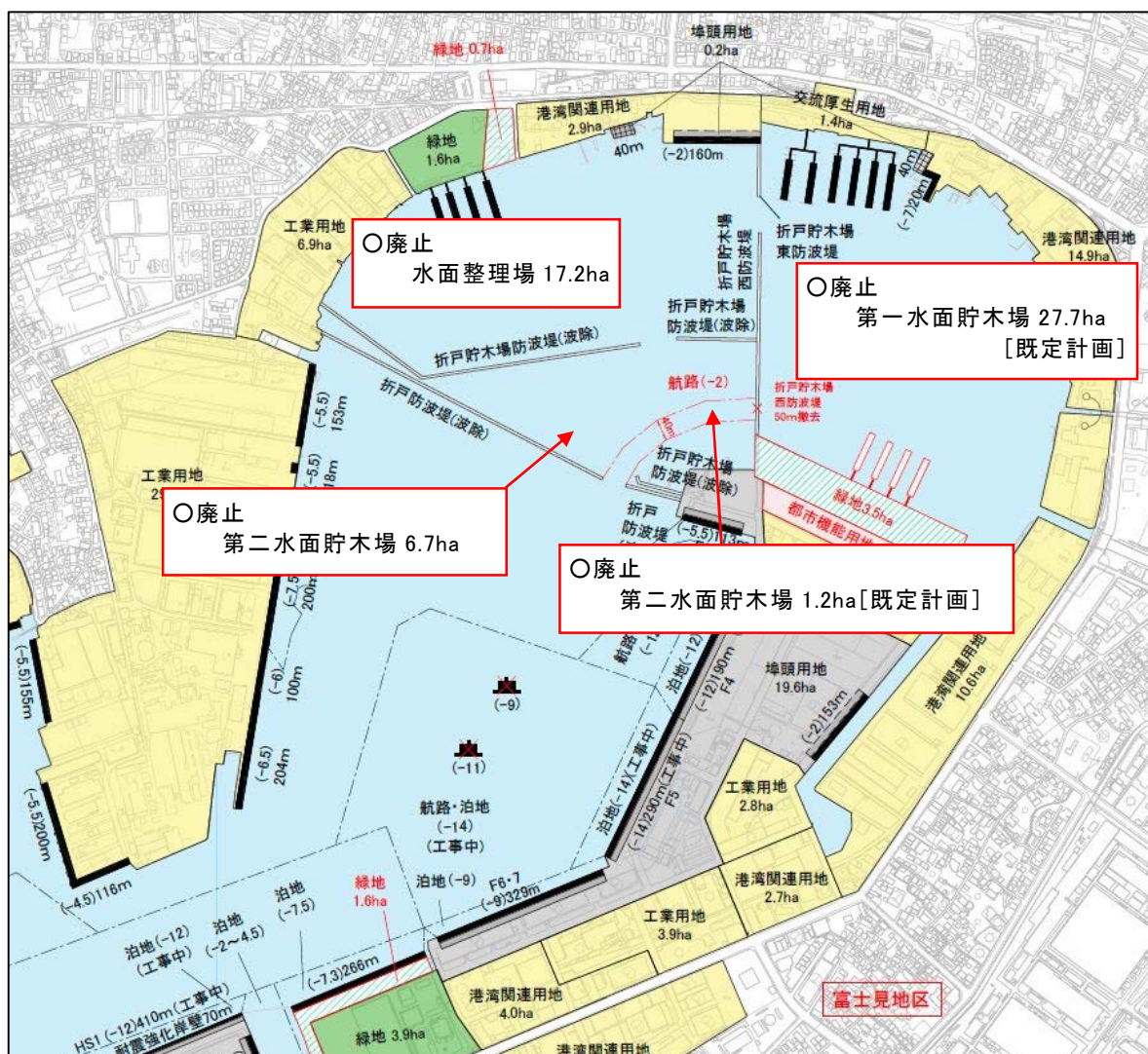
地区名	施設	規模	状況	規模及び配置の考え方
江尻	小型棧橋（公共）	1基	既定計画	海上バスの発着施設として、現在就航している海上バスの船型を考慮した規模とし、既定計画どおりの配置とする。
折戸	小型棧橋（公共）	1基	新規計画	海上バスの発着施設として、現在就航している海上バスの船型を考慮するとともに、スーパーヨットも受入可能な規模とし、図Ⅲ-2-1のとおり配置する。
三保	小型棧橋（公共）	1基	新規計画	海上バスの発着施設として、現在就航している海上バスの船型を考慮するとともに、スーパーヨットも受入可能な規模とし、図Ⅲ-2-1のとおり配置する。



図Ⅲ-2-1 今回計画する旅客船埠頭の位置図

### 3 木材取扱施設計画

輸入木材の水面保管の利用低下等、現状の利用状況を鑑み、既定計画とあわせ水面貯木場 35.6ha 及び水面整理場 17.2ha を廃止する。



図Ⅲ-3-1 木材取扱施設計画図(水面貯木場及び水面整理場の廃止)

また、既定計画のとおり、表Ⅲ-3-1 の施設を撤去する。

表Ⅲ-3-1 撤去する木材取扱施設

地区名	施設名	施設規模	今回計画
折戸	1号ブイ	係船浮標(-9) 1 バース 1 基	施設撤去 [既定計画]
	2号ブイ	係船浮標(-11) 1 バース 1 基	〃



図Ⅲ-3-2 撤去する木材取扱施設の位置図



#### 4 危険物取扱施設計画

##### (1) 危険物取扱施設計画の必要性

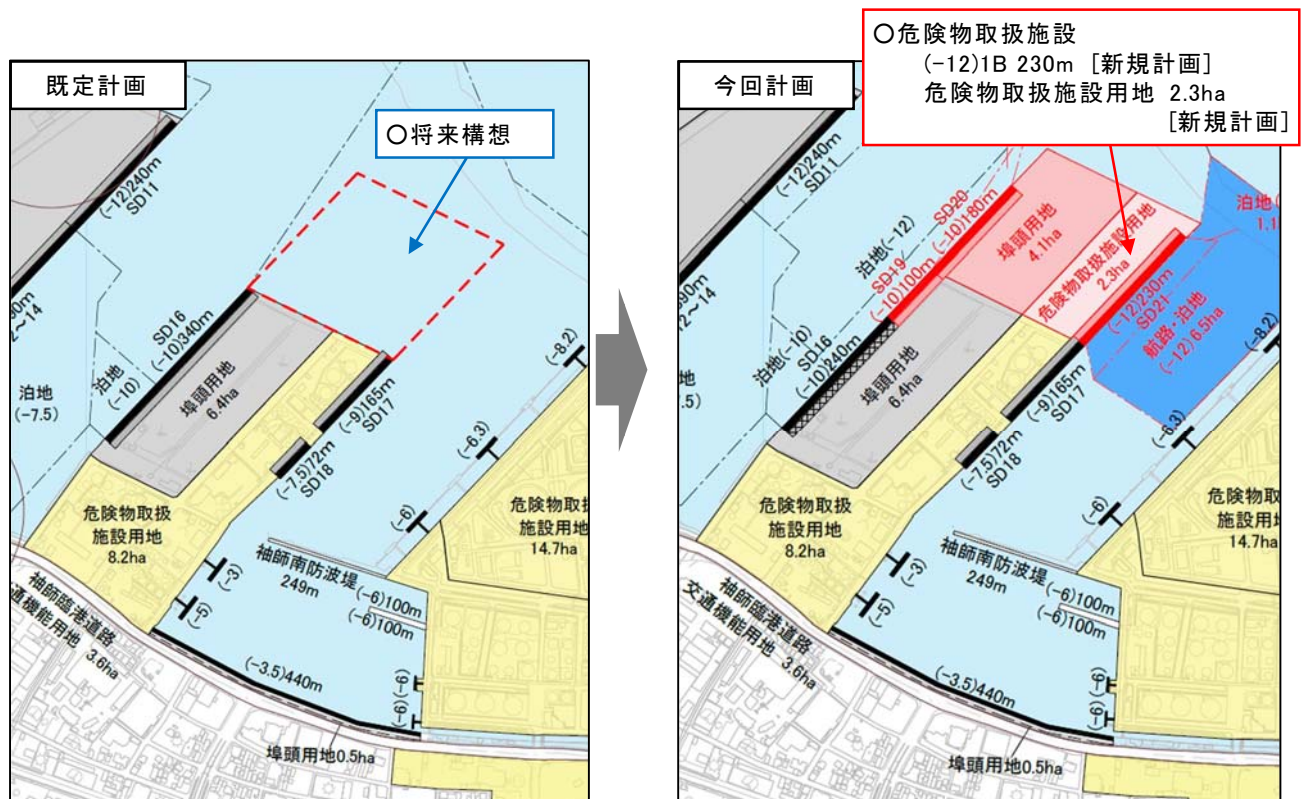
背後に立地する企業の化学薬品、石油類を取り扱うため、企業の要請に応じて危険物取扱施設を計画する。

##### (2) 今回計画する危険物取扱施設の規模及び配置

今回計画する危険物取扱施設の規模及び配置の考え方は、次のとおりである。

表Ⅲ-4-1 今回計画する危険物取扱施設の規模及び配置

地区名	施設	水深(m)	バース数	延長(m)	状況	危険物取扱施設用地面積	規模及び配置の考え方
袖師	袖師 21号岸壁	-12	1	230	新規計画	2.3ha	袖師第二埠頭沖の南側に連続して配置し、背後に保管用地を確保する。



図Ⅲ-4-1 今回計画する危険物取扱施設の位置図

## 5 水域施設計画

### 5-1 航路計画

#### (1) 航路計画の必要性

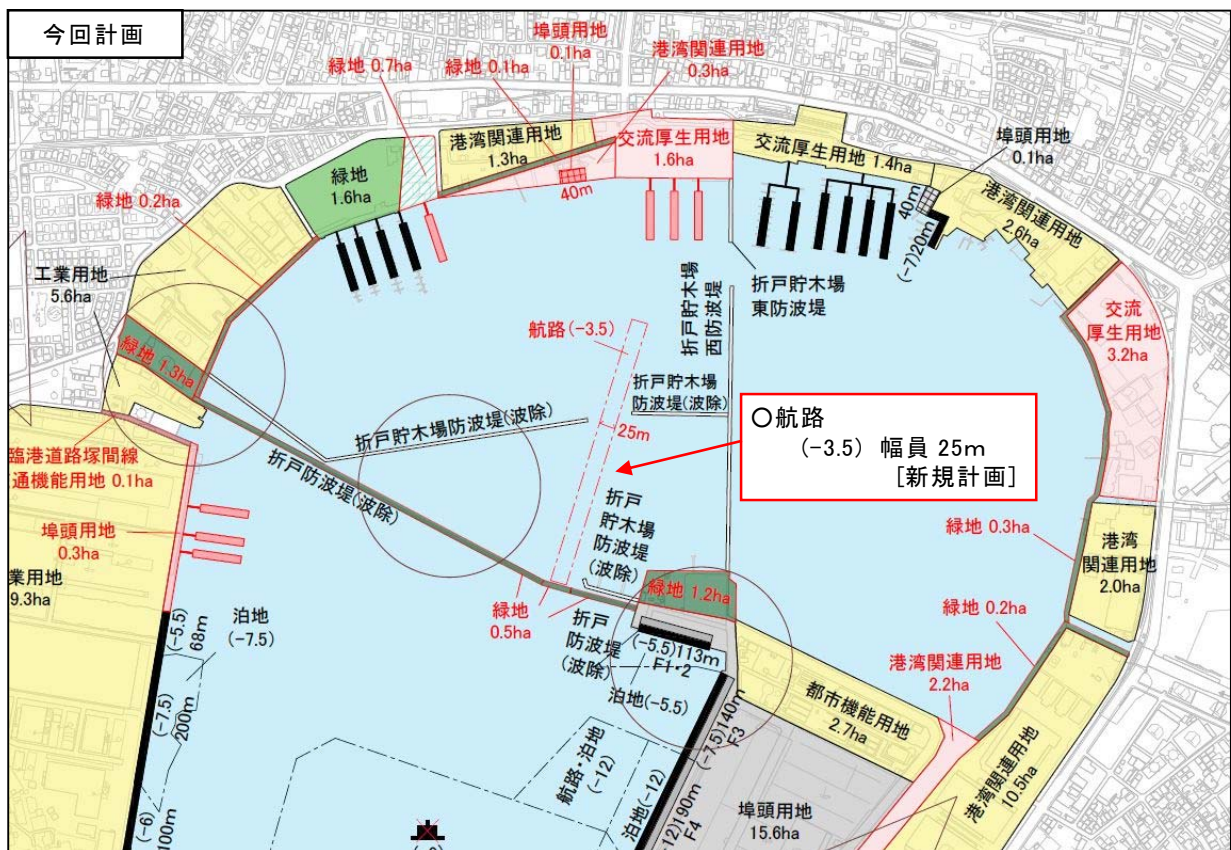
旅客船埠頭計画及びマリーナ計画に対応して、スーパーヨットが安全に航行するため、折戸地区に航路を計画する。

#### (2) 今回計画する航路の規模及び配置

今回計画する航路の規模及び配置の考え方は、次のとおりである。

表Ⅲ-5-1 今回計画する航路の規模及び配置

地区名	航路	水深 (m)	航路幅 (m)	状況	規模及び配置の考え方
折戸	折戸航路	-3.5	25	新規計画	全長 50m クラスのスーパーヨットの船型を基に水深及び航路幅を確保し、波除堤の間に配置する。



図Ⅲ-5-1 今回計画する航路の位置図

## 5-2 泊地計画

### (1) 主要な泊地の現況

主要な泊地の現況は、次のとおりである。

表Ⅲ-5-2 主要な泊地の現況

地区名	泊地	水深 (m)	面積 (ha)	状 況	備 考
新興津 ・興津	-15m泊地	-15	99.9	既 設	今回一部航路・泊地に変更
	-12m泊地	-12	7.4	既定計画	
	-10m泊地	-10	23.5	既 設	今回一部航路・泊地に変更
	-7.5m泊地	-7.5	5.2	既 設	
袖 師	-22m泊地	-22	47.0	既 設	今回一部航路・泊地に変更
	-12m泊地	-12	63.0	既 設	今回一部航路・泊地に変更
日の出	-12m泊地	-12	4.2	工 事 中	
富士見	-14m泊地	-14	1.7	工 事 中	
	-12m泊地	-12	0.8	既 設	

### (2) 泊地計画の必要性

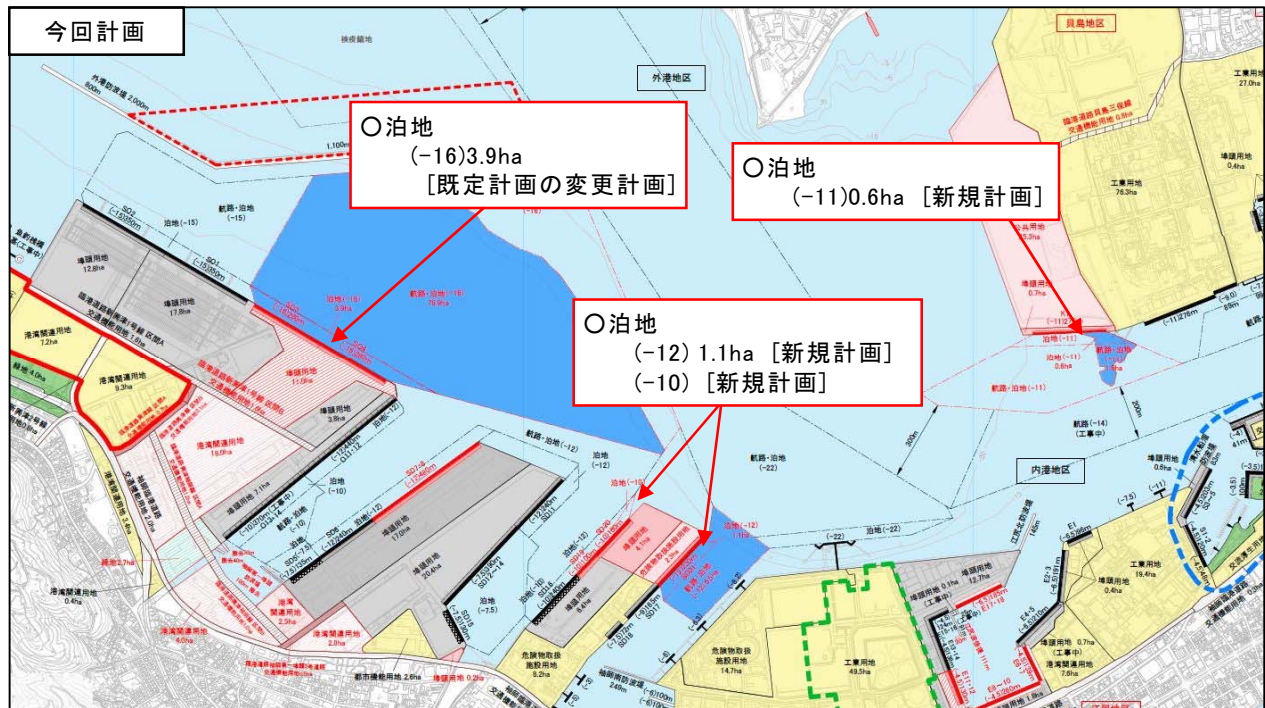
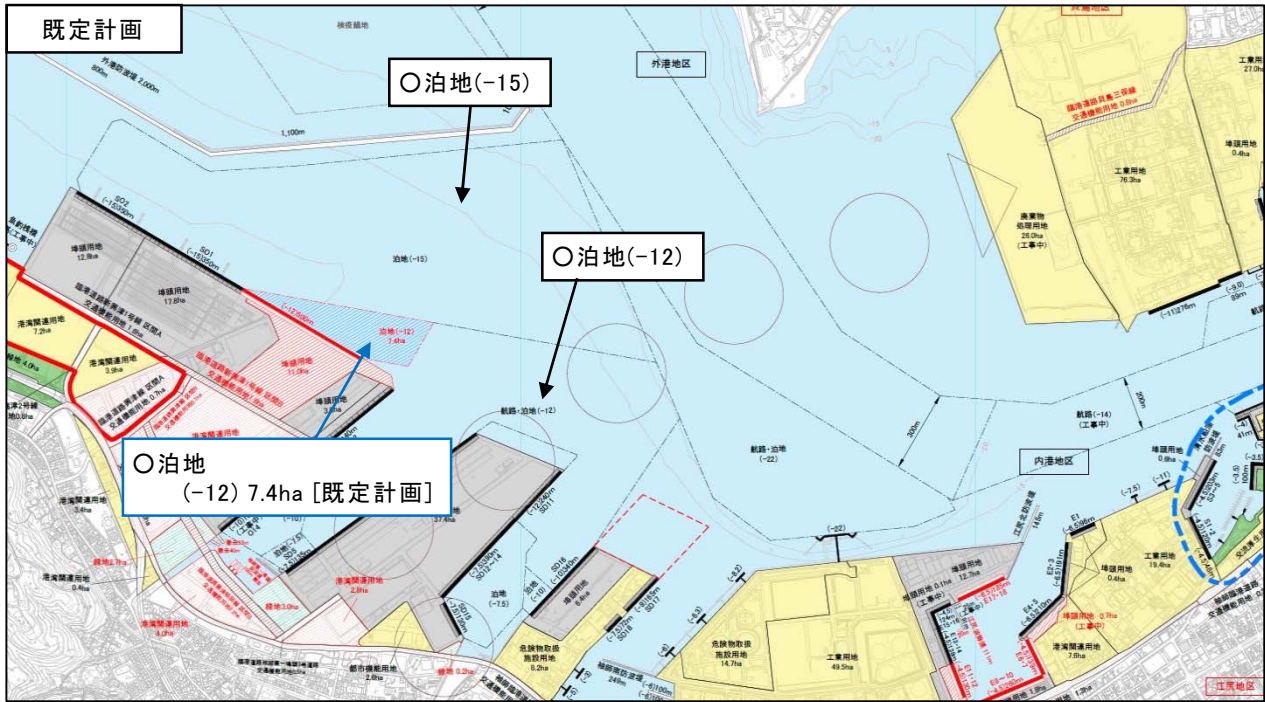
公共埠頭計画に対応した泊地を計画する。

### (3) 今回計画する泊地の規模及び配置

今回計画する泊地の規模及び配置の考え方は、次のとおりである。

表Ⅲ-5-3 今回計画する泊地の規模及び配置

地区名	水深(m)	面積(ha)	今回計画	規模及び配置の考え方
新興津 ・興津	-16	3.9	既定計画の 変更計画	対象船舶に対応出来る水深と停泊に必要な 面積を岸壁前面に確保する。
袖 師	-12	1.1	新規計画	〃
	-10	—	新規計画	〃
貝 島	-11	0.6	新規計画	〃



図Ⅲ-5-2 今回計画する泊地の位置図(新興津・興津及び袖師地区)

### 5-3 航路・泊地計画

#### (1) 主要な航路・泊地の現況

主要な航路・泊地の現況は、次のとおりである。

表Ⅲ-5-4 主要な航路・泊地の現況

地区名	航路・泊地	水深(m)	面積(ha)	状況
日の出	航路・泊地(-12)	-12	8.8	既設
富士見	航路・泊地(-14)	-14	20.5	工事中
	航路・泊地(-12)	-12	1.2	既設

#### (2) 航路・泊地計画の必要性

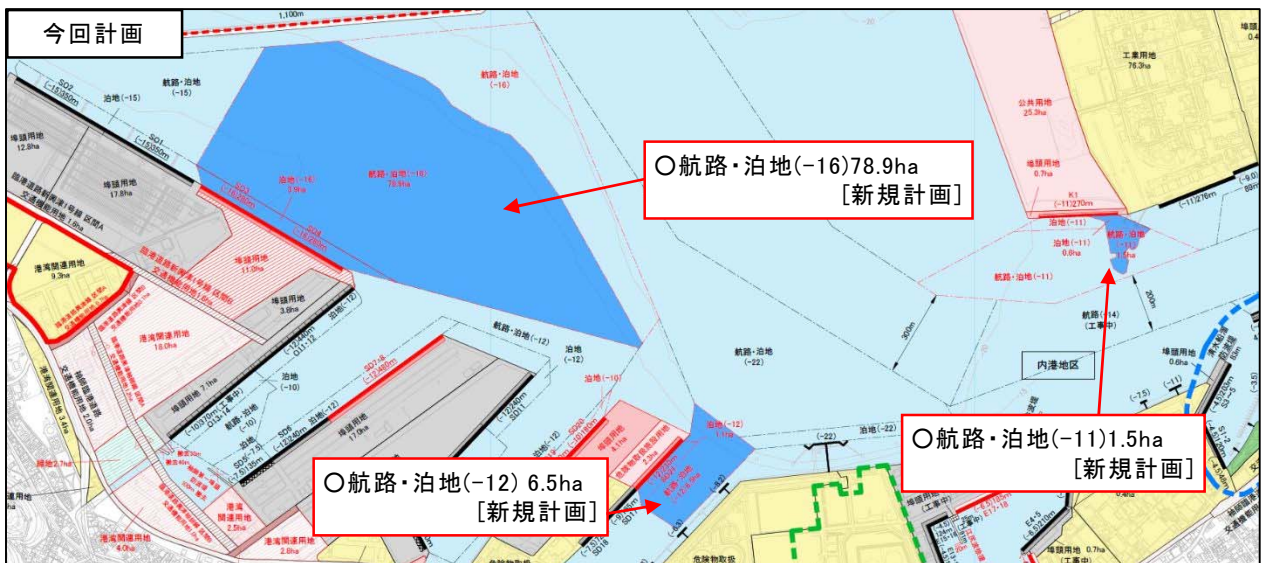
公共埠頭計画に対応した航路・泊地を計画する。

#### (3) 今回計画する航路・泊地の規模及び配置

今回計画する航路・泊地の規模及び配置の考え方は、次のとおりである。

表Ⅲ-5-5 今回計画する航路・泊地の規模及び配置

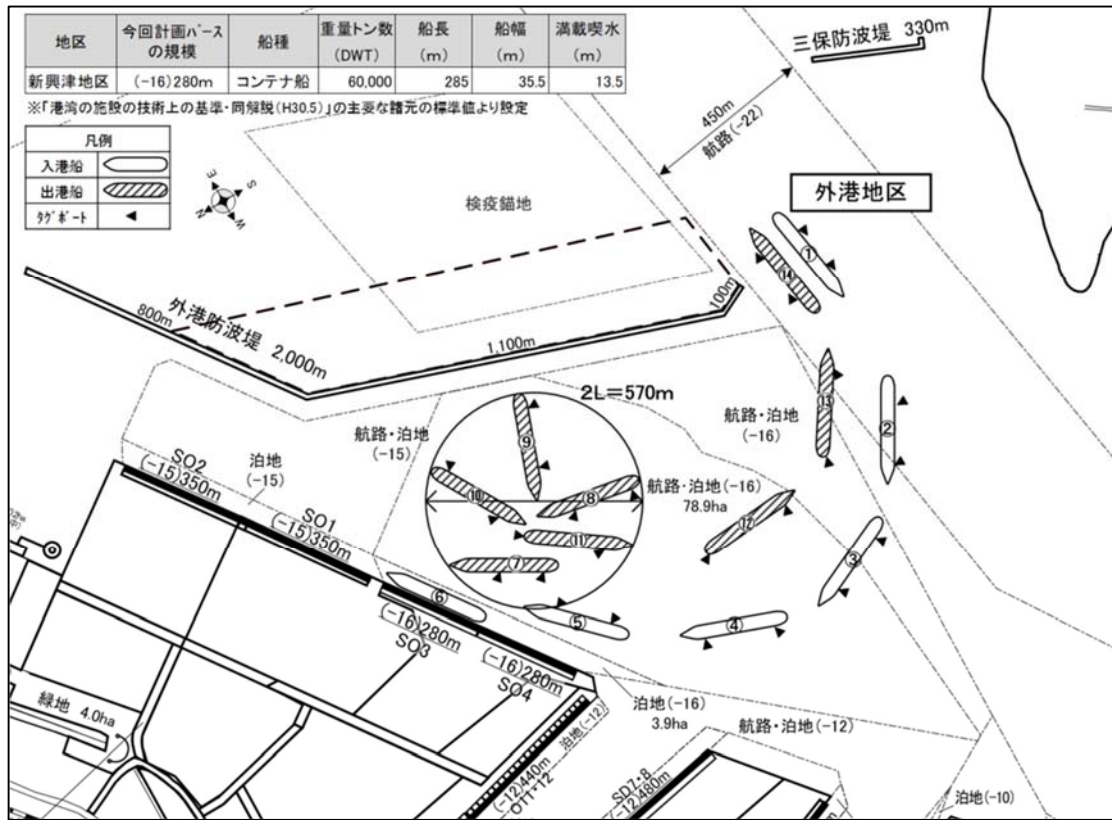
地区名	水深(m)	面積(ha)	今回計画	規模及び配置の考え方
新興津・興津	-16	78.9	新規計画	対象船舶に対応出来る水深及び航行、操船に必要な面積(船長の2倍を直径とする円)を岸壁前面に確保する。
袖師	-12	6.5	新規計画	〃
貝島	-11	1.5	新規計画	〃



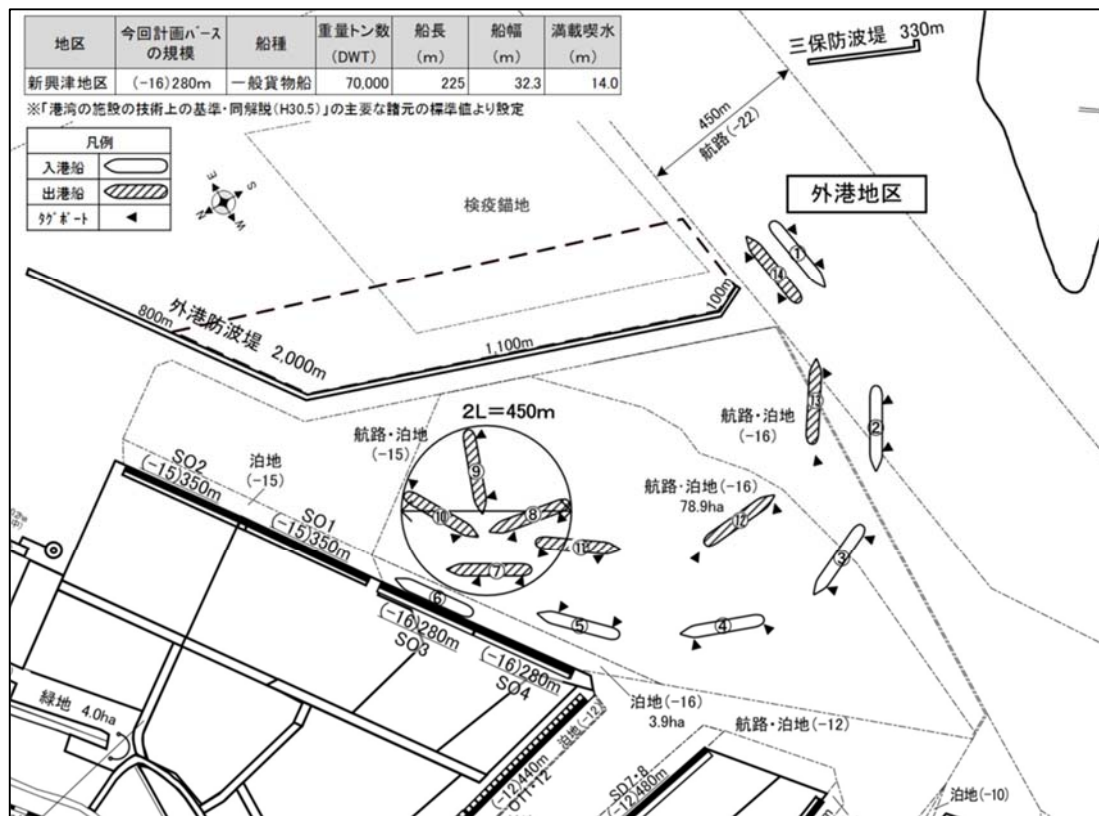
図Ⅲ-5-3 今回計画する航路・泊地の位置図

(4) 操船例図

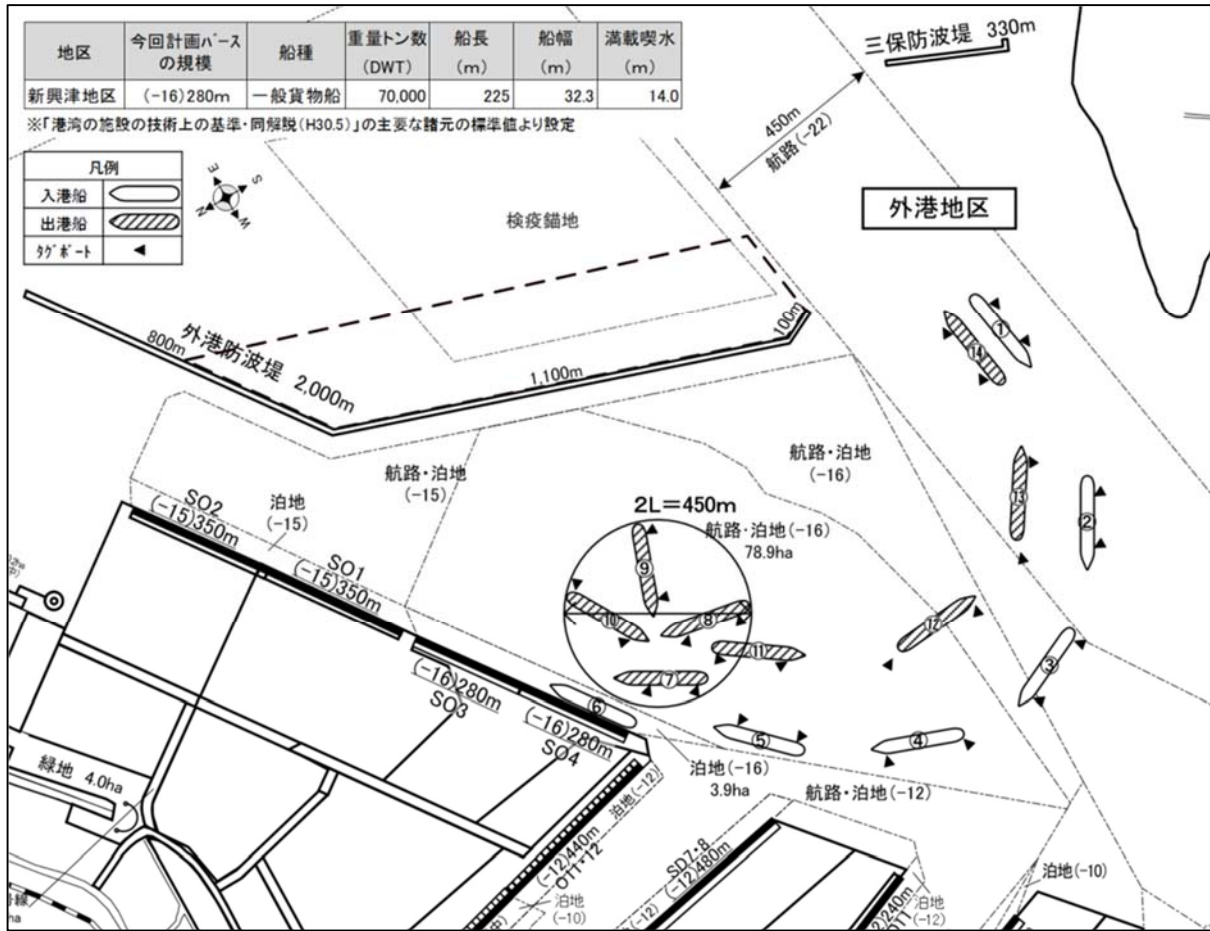
今回計画する泊地及び航路・泊地に係る操船例図は、それぞれ次に示すとおりである。



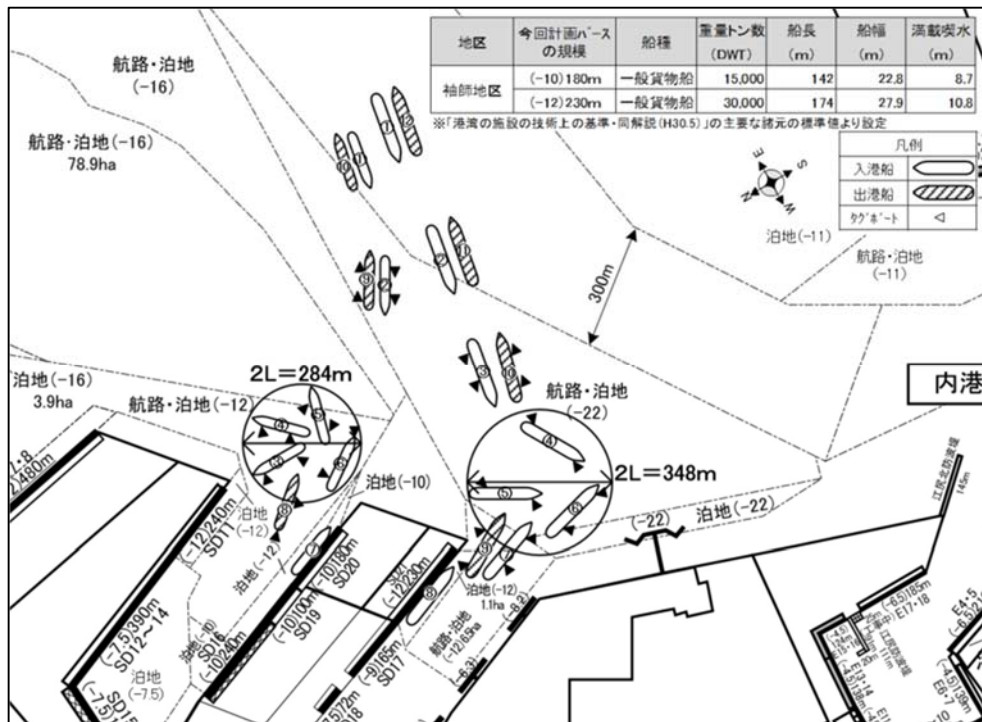
図Ⅲ-5-4 操船例図(新興津・興津地区-16m岸壁(SO3:コンテナ船))



図Ⅲ-5-5 操船例図(新興津・興津地区-16m岸壁(SO3:一般貨物船))



図Ⅲ-5-6 操船例図(新興津・興津地区-16m岸壁(SO4:一般貨物船))



図Ⅲ-5-7 操船例図(袖師地区-10m岸壁・-12m岸壁)





## 6 外郭施設計画

### 6-1 防波堤計画

#### (1) 主要な防波堤の現況

主要な防波堤の現況は、次のとおりである。

表Ⅲ-6-1 主要な防波堤の現況

地区名	施設名	延長(m)	状況	備考
新興津 ・興津	外港防波堤	2,000	既設	
	興津埠頭北防波堤	140	既設	既定計画で140m廃止 (うち40m撤去)
	興津第二埠頭防波堤	33	既設	既定計画で撤去
袖師	袖師南防波堤	249	既設	
	袖師第一埠頭防波堤	100	既設	既定計画で撤去
江尻	江尻北防波堤	145	既設	
折戸	折戸貯木場東防波堤	101	既設	
	折戸貯木場西防波堤	501	既設	既定計画で50m撤去
	折戸貯木場波除堤	883	既設	
三保	三保防波堤	330	既設	

#### (2) 防波堤計画の必要性

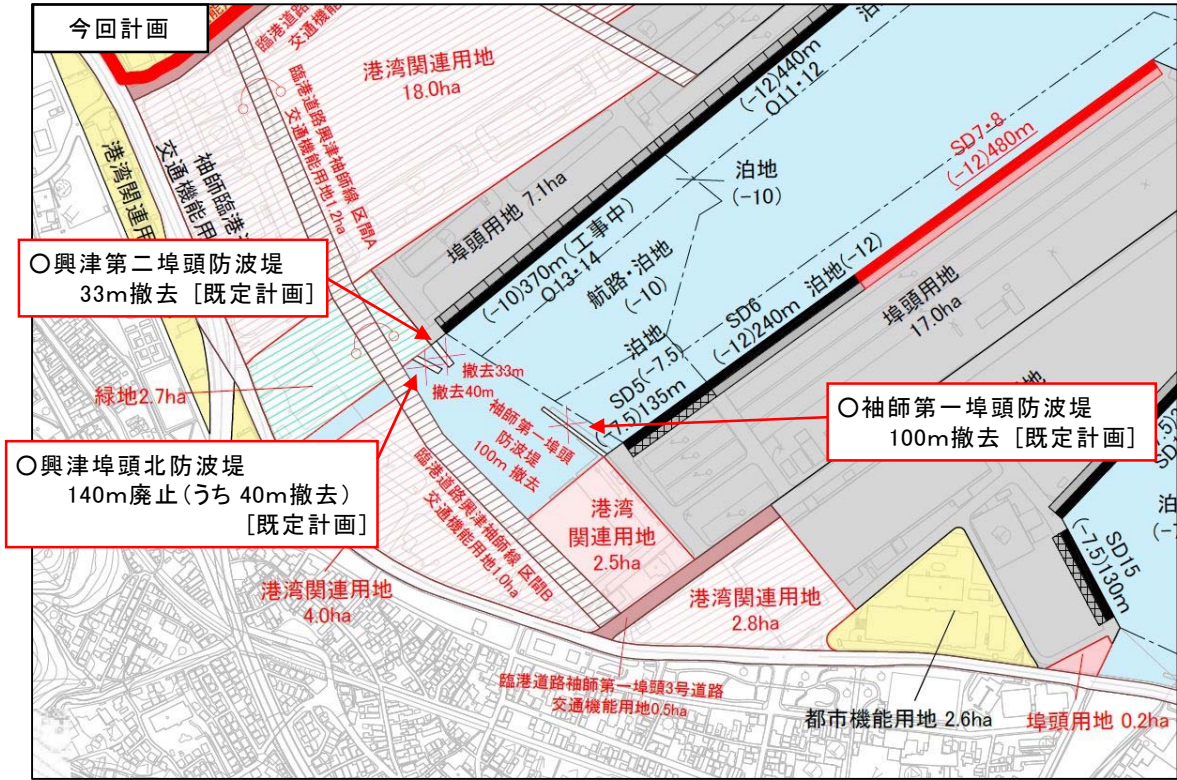
船だまりの廃止に伴い、興津埠頭北防波堤、興津第二埠頭防波堤及び袖師第一埠頭防波堤を既定計画どおり廃止・撤去する。また、マリーナ計画の削除に伴い、折戸貯木場西防波堤50m撤去の既定計画を削除する。

#### (3) 今回廃止・撤去する防波堤

今回廃止・撤去する防波堤は、次に示すとおりである。

表Ⅲ-6-2 今回廃止・撤去する防波堤

地区名	施設名	延長	今回計画
新興津・興津	興津埠頭北防波堤	140m	廃止(うち40m撤去)[既定計画]
	興津第二埠頭防波堤	33m	施設撤去[既定計画]
袖師	袖師第一埠頭防波堤	100m	施設撤去[既定計画]



図Ⅲ-6-1 今回廃止・撤去する防波堤位置図

#### (4) 静穏度の検討

##### ① 静穏度の目標

通常時、異常時の静穏度の目標は次のとおりである。

表Ⅲ-6-3 静穏度の目標

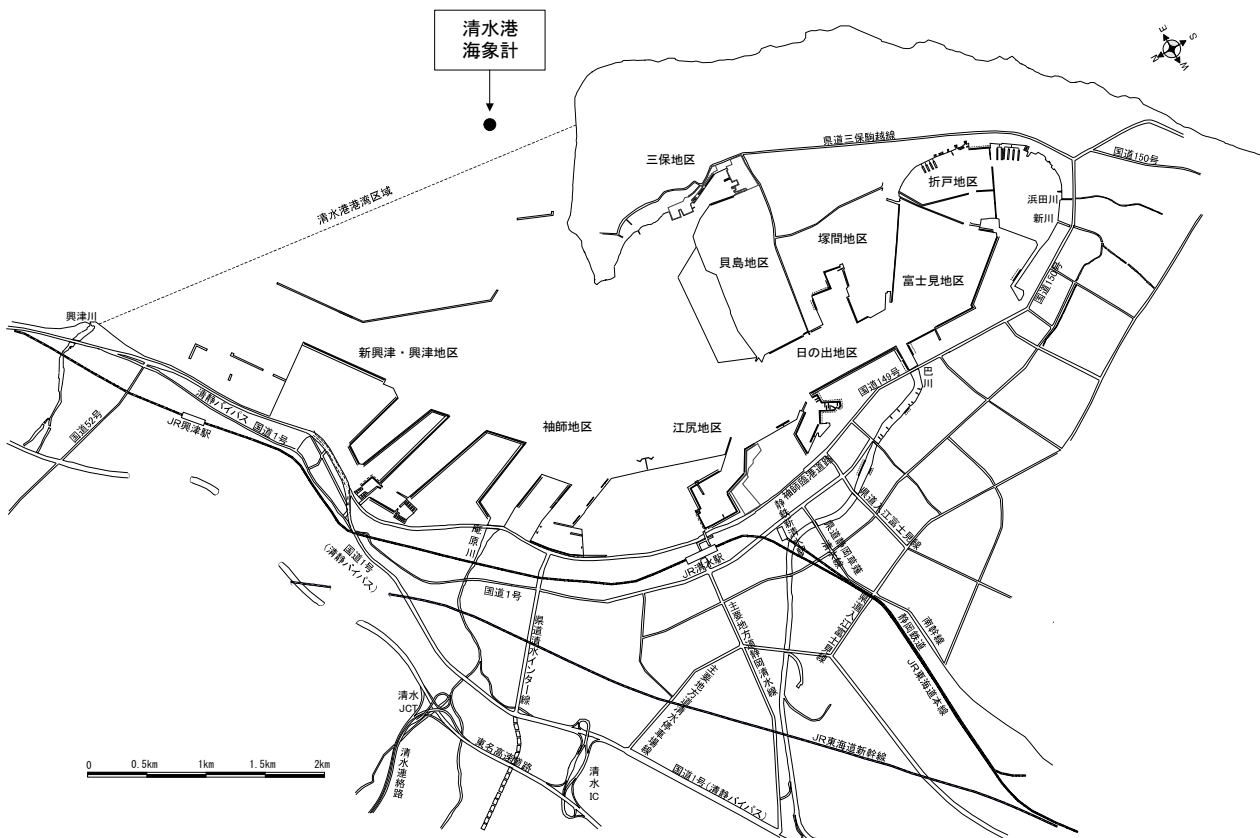
区分	係留施設前面波高	稼働率
通常時	0.5m以下	97.5%以上
異常時	1.5m以下	—

##### ② 通常時の検討

###### a) 波浪観測位置及び波浪の設定

清水港では、静岡市清水区三保沖に海象計が設置されており、波高・周期が観測されている。

通常時の波浪は、波浪観測の実測データを元に次のとおり設定した。



図Ⅲ-6-2 清水港海象計位置図

○波向

清水港の港口の形状及び方向を考慮して、港内への影響が大きい波向を対象とする。

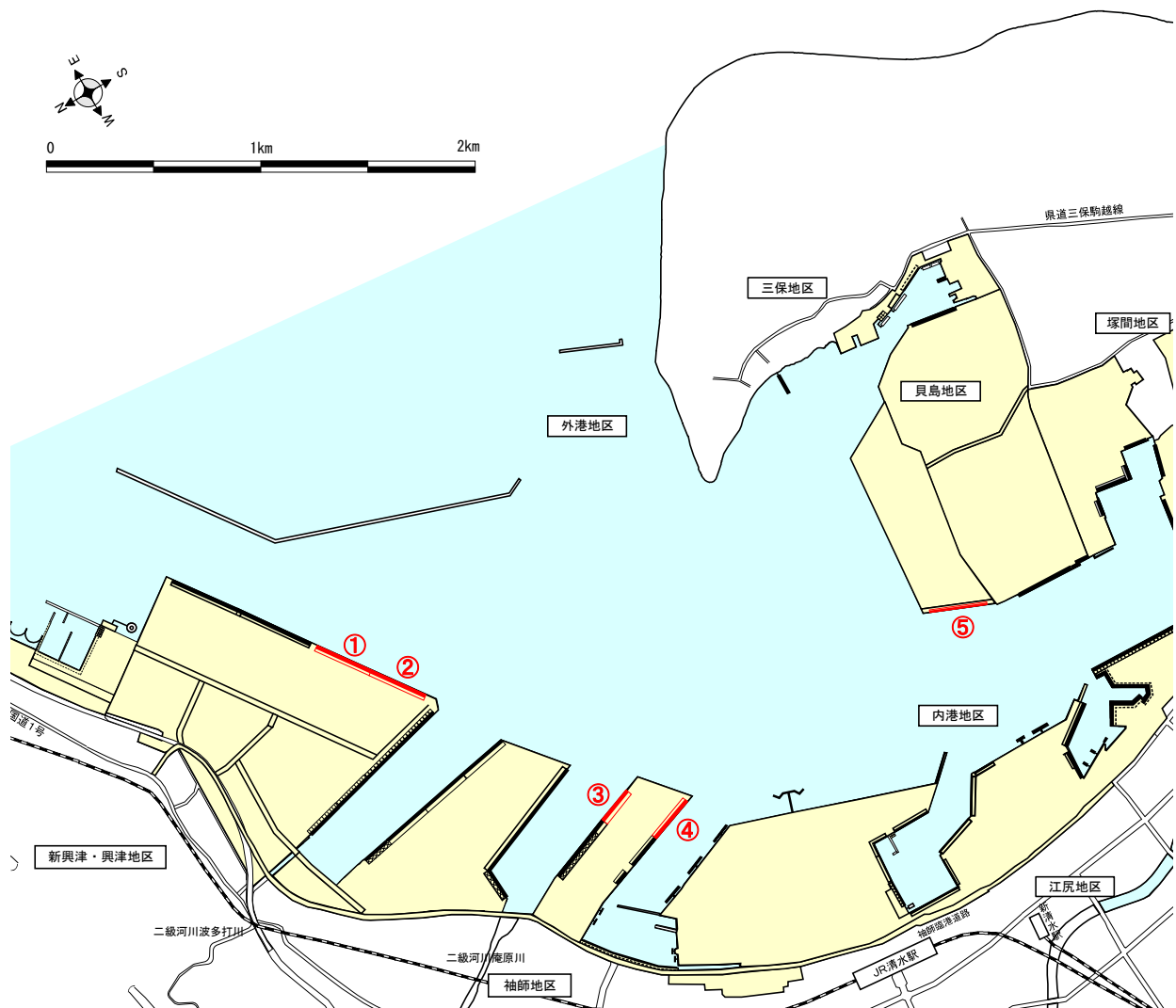
対象波向：ENE・E・ESE・SE・SSE（5方位）

○評価対象地点

今回計画に位置付ける岸壁の前面泊地を評価対象とする。

表Ⅲ-6-4 評価地点

地区名	評価対象地点
新興津・興津	① 新興津 3 号岸壁 (-16)280m
	② 新興津 4 号岸壁 (-16)280m
袖 師	③ 袖師 20 号岸壁 (-10)180m
	④ 袖師 21 号岸壁 (-12)230m
貝 島	⑤ 貝島 1 号岸壁 (-11)270m



図Ⅲ-6-3 評価地点位置

b) 通常時の波向別波高出現頻度表

静岡市清水区三保沖に設置されている海象計の2009年～2018年に観測された波向別波高別出現頻度及び波高別周期別出現頻度は次のとおりである。

表Ⅲ-6-5 波向別波高別出現頻度表

[期間:2009年1月～2018年12月] 測得率:85.39%

波高(m)	波向	N	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	不明	計	超過
0.00～0.24				9 (0.00)	1,043 (0.46)	2,224 (0.99)	2,122 (0.95)	2,540 (1.13)	5,304 (2.36)	3,739 (1.67)	2,218 (0.99)							7,008 (3.12)	26,207 (11.67)	224,517 (100.00)
0.25～0.49				8 (0.00)	4,128 (1.84)	8,072 (3.60)	7,467 (3.33)	9,574 (4.26)	42,170 (18.78)	17,486 (7.79)	7,389 (3.29)							27,561 (12.28)	123,855 (55.17)	198,310 (88.33)
0.50～0.74					865 (0.39)	1,939 (0.86)	1,910 (0.85)	2,911 (1.30)	21,199 (9.44)	6,065 (2.70)	2,121 (0.94)							6,491 (2.89)	43,501 (19.38)	74,455 (33.16)
0.75～0.99					243 (0.11)	502 (0.22)	508 (0.23)	1,127 (0.50)	10,679 (4.76)	1,973 (0.88)	481 (0.21)							1,763 (0.79)	17,276 (7.69)	30,954 (13.79)
1.00～1.49					69 (0.03)	138 (0.06)	142 (0.06)	764 (0.34)	7,526 (3.35)	821 (0.37)	145 (0.06)							525 (0.23)	10,130 (4.51)	13,678 (6.09)
1.50～1.99						7 (0.00)	7 (0.00)	178 (0.08)	2,042 (0.91)	159 (0.07)	4 (0.00)							53 (0.02)	2,450 (1.09)	3,548 (1.58)
2.00～2.49								56 (0.02)	529 (0.24)	14 (0.01)								16 (0.01)	615 (0.27)	1,098 (0.49)
2.50～2.99								36 (0.02)	223 (0.10)	2 (0.00)								12 (0.01)	273 (0.12)	483 (0.22)
3.00～3.49								16 (0.01)	78 (0.03)									15 (0.01)	109 (0.05)	210 (0.09)
3.50～3.99								11 (0.00)	25 (0.01)									13 (0.01)	49 (0.02)	101 (0.04)
4.00～4.49								9 (0.00)	8 (0.00)									8 (0.00)	25 (0.01)	52 (0.02)
4.50～4.99								8 (0.00)		1 (0.00)									9 (0.00)	27 (0.01)
5.00～								18 (0.01)											18 (0.01)	18 (0.01)
総計				17 (0.01)	6,348 (2.83)	12,882 (5.74)	12,156 (5.41)	17,248 (7.68)	89,783 (39.99)	30,260 (13.48)	12,358 (5.50)							43,465 (19.36)	224,517 (100.00)	

注1: 上段: 出現回数、下段: 出現率 (%)  
 注2: 端数処理のため合計と内訳の和は必ずしも一致しない。  
 注3: 表中空欄は観測記録が全くないものを示す。  
 資料: ナウファス 国土交通省港湾局 全国港湾海洋波浪情報網 (清水港: 地点コード505)

表Ⅲ-6-6 波高別周期別出現頻度表

[期間:2009年1月～2018年12月] 測得率:85.39%

波高(m)	周期(s)	3.0～ 3.9	4.0～ 4.9	5.0～ 5.9	6.0～ 6.9	7.0～ 7.9	8.0～ 8.9	9.0～ 9.9	10.0～ 10.9	11.0～ 11.9	12.0～ 12.9	13.0～ 13.9	14.0～ 14.9	15.0～ 15.9	16.0～ 16.9	17.0～	計	超過
0.00～0.24		182 (0.08)	5,396 (2.40)	13,681 (6.09)	5,963 (2.66)	882 (0.39)	90 (0.04)	13 (0.01)									26,207 (11.67)	224,517 (100.00)
0.25～0.49		6,314 (2.81)	20,658 (9.20)	43,696 (19.46)	33,648 (14.99)	13,832 (6.16)	3,823 (1.70)	1,191 (0.53)	525 (0.23)	141 (0.06)	20 (0.01)	5 (0.00)	2 (0.00)				123,855 (55.17)	198,310 (88.33)
0.50～0.74		6,043 (2.69)	5,680 (2.53)	7,916 (3.53)	9,087 (4.05)	6,193 (2.76)	4,035 (1.80)	2,240 (1.00)	1,446 (0.64)	647 (0.29)	183 (0.08)	23 (0.01)	8 (0.00)				43,501 (19.38)	74,455 (33.16)
0.75～0.99		1,442 (0.64)	2,595 (1.16)	1,505 (0.67)	2,806 (1.25)	2,573 (1.15)	1,954 (0.87)	1,569 (0.70)	1,317 (0.59)	883 (0.39)	464 (0.21)	140 (0.06)	21 (0.01)	7 (0.00)			17,276 (7.69)	30,954 (13.79)
1.00～1.49		16 (0.01)	1,111 (0.49)	499 (0.22)	1,034 (0.46)	1,512 (0.67)	1,689 (0.75)	1,102 (0.49)	879 (0.39)	975 (0.43)	817 (0.36)	365 (0.16)	101 (0.04)	24 (0.01)	6 (0.00)		10,130 (4.51)	13,678 (6.09)
1.50～1.99			27 (0.01)	37 (0.02)	153 (0.07)	383 (0.17)	559 (0.25)	428 (0.19)	271 (0.12)	189 (0.08)	246 (0.11)	103 (0.05)	40 (0.02)	12 (0.01)	2 (0.00)		2,450 (1.09)	3,548 (1.58)
2.00～2.49				3 (0.00)	30 (0.01)	73 (0.03)	162 (0.07)	133 (0.06)	78 (0.03)	45 (0.02)	53 (0.02)	25 (0.01)	4 (0.00)	9 (0.00)			615 (0.27)	1,098 (0.49)
2.50～2.99					3 (0.00)	20 (0.01)	37 (0.02)	54 (0.02)	52 (0.02)	45 (0.02)	45 (0.02)	7 (0.00)	4 (0.00)	6 (0.00)			273 (0.12)	483 (0.22)
3.00～3.49						4 (0.00)	11 (0.00)	13 (0.01)	22 (0.01)	20 (0.01)	17 (0.01)	15 (0.01)	4 (0.00)	1 (0.00)	2 (0.00)		109 (0.05)	210 (0.09)
3.50～3.99							3 (0.00)	11 (0.00)	6 (0.00)	6 (0.00)	8 (0.00)	5 (0.00)	6 (0.00)	4 (0.00)			49 (0.02)	101 (0.04)
4.00～4.49							1 (0.00)	3 (0.00)	2 (0.00)	7 (0.00)	3 (0.00)	1 (0.00)	2 (0.00)	1 (0.00)	5 (0.00)		25 (0.01)	52 (0.02)
4.50～4.99										2 (0.00)			1 (0.00)	2 (0.00)	3 (0.00)	1 (0.00)	9 (0.00)	27 (0.01)
5.00～										1 (0.00)	2 (0.00)	1 (0.00)	1 (0.00)	5 (0.00)	6 (0.00)	2 (0.00)	18 (0.01)	18 (0.01)
総計		13,997 (6.23)	35,467 (15.80)	67,337 (29.99)	52,724 (23.48)	25,472 (11.35)	12,364 (5.51)	6,757 (3.01)	4,598 (2.05)	2,961 (1.32)	1,858 (0.83)	690 (0.31)	194 (0.09)	71 (0.03)	24 (0.01)	3 (0.00)	224,517 (100.00)	
超過		224,517 (100.00)	210,520 (93.77)	175,053 (77.97)	107,716 (47.98)	54,992 (24.49)	29,520 (13.15)	17,156 (7.64)	10,399 (4.63)	5,801 (2.58)	2,840 (1.26)	982 (0.44)	292 (0.13)	98 (0.04)	27 (0.01)	3 (0.00)		

注1: 上段: 出現回数、下段: 出現率 (%)  
 注2: 端数処理のため合計と内訳の和は必ずしも一致しない。  
 注3: 表中空欄は観測記録が全くないものを示す。  
 資料: ナウファス 国土交通省港湾局 全国港湾海洋波浪情報網 (清水港: 地点コード505)

c) 対象地点の稼働率の算出と評価

波向別波高出現頻度表より、係留施設前面波高に与える影響が大きい波向を対象とした通常時の静穏度解析結果は次のとおりである。稼働率はいずれの評価地点も目標値の97.5%を満たす結果となっている。

表Ⅲ-6-7 通常時の荷役稼働率算定結果

地区名	対象地点		ENE	E	ESE	SE	SSE	稼働率
新興津 ・興津	①新興津3号岸壁 (-16)280m	波高比	0.94	0.65	0.31	0.16	0.08	99.0%
		不稼働率(%)	0.65	0.36	0.00	0.03	0.00	
	②新興津4号岸壁 (-16)280m	波高比	0.94	0.65	0.31	0.16	0.08	99.0%
		不稼働率(%)	0.65	0.36	0.00	0.03	0.00	
袖師	③袖師20号岸壁 (-10)180m	波高比	0.58	0.54	0.58	0.39	0.10	98.5%
		不稼働率(%)	0.17	0.36	0.36	0.61	0.00	
	④袖師21号岸壁 (-12)230m	波高比	0.39	0.42	0.28	0.16	0.05	99.8%
		不稼働率(%)	0.04	0.08	0.00	0.03	0.00	
貝島	⑤貝島1号岸壁 (-11)270m	波高比	0.93	0.64	0.35	0.17	0.06	98.9%
		不稼働率(%)	0.65	0.36	0.08	0.05	0.00	

③ 異常時の検討

a) 異常時の波浪

異常時の波浪については、以下のとおりである。

表Ⅲ-6-8 異常時の沖波の波高(30年確率波)

		SSE
30年確率	波高(m)	10.41
	周期(s)	16.35

出典：令和2年度 清水港県単港湾調査港内静穏度解析業務委託

b) 対象地点の異常時波高の算出と評価

係留施設前面波高に与える影響が最も大きい波向を対象とした異常時の施設前面波高は次のとおりであり、波高はいずれの評価地点も目標値を満足している。

表Ⅲ-6-9 異常時の算定結果

単位:m

地区名	対象地点	SSE	限界波高
新興津 ・興津	①新興津3号岸壁 (-16)280m	1.14	1.5
	②新興津4号岸壁 (-16)280m	1.11	
袖師	③袖師20号岸壁 (-10)180m	1.46	
	④袖師21号岸壁 (-12)230m	0.87	
貝島	⑤貝島1号岸壁 (-11)270m	0.73	

## 7 小型船だまり計画

### (1) 種類別の小型船及びプレジャーボート等隻数

種類別の小型船及びプレジャーボート等の目標年次における隻数とその考え方は、次のとおりである。

表Ⅲ-7-1 種類別の小型船隻数

種類	R2年隻数	目標年次	隻数算定の考え方
タグボート	6隻	6隻	現状程度として設定
官公庁船	9隻	9隻	現状程度として設定
作業船等	38隻	38隻	現状程度として設定
漁船	80隻	80隻	現状程度として設定
プレジャーボート等	729隻	686隻	県内人口の将来動向を鑑み設定

### (2) 主要な小型船だまりの現況

主要な小型船だまりの現況は、次のとおりである。

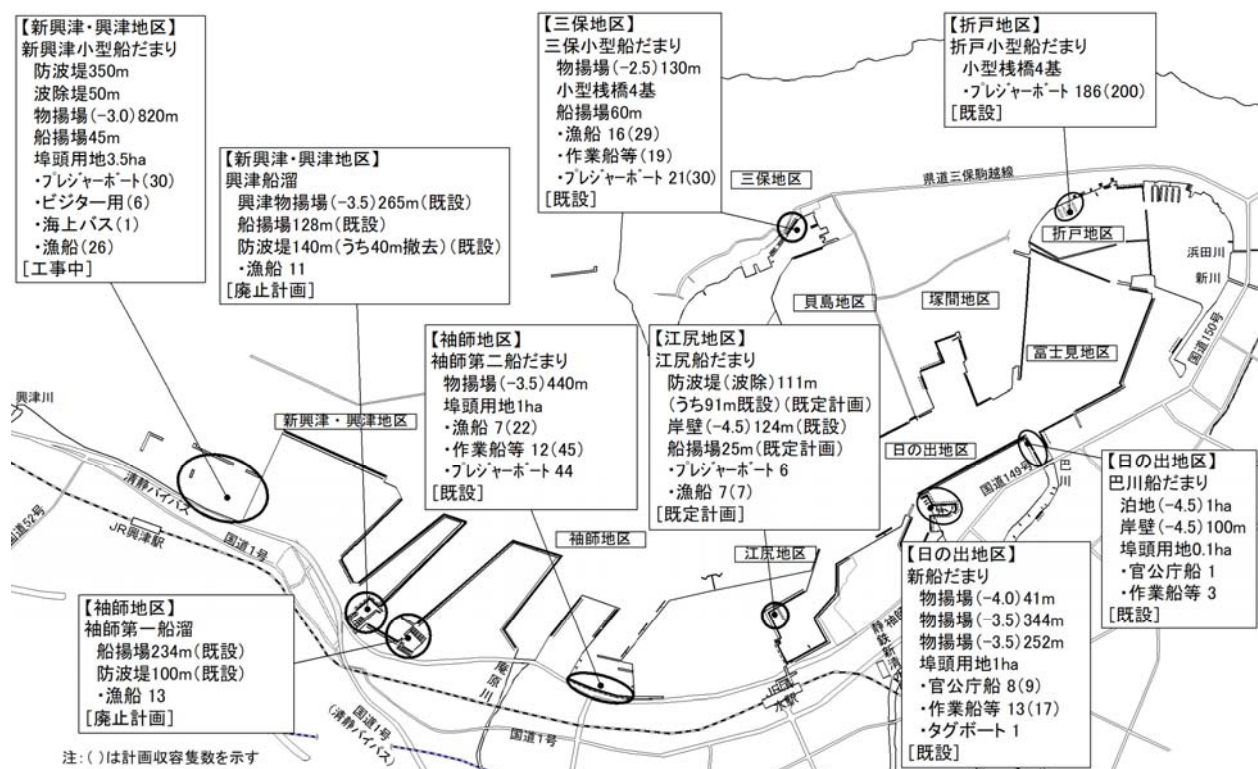
表Ⅲ-7-2(1) 小型船だまりの現況

地区名	施設名	船舶種類	収容隻数(隻)	施設規模	状況
新興津・興津	新興津 小型船だまり	プレジャーボート ビジター用 海上バス 漁船	(30) (6) (1) (26)	防波堤 350m 波除堤 50m 物揚場(-3)820m 船揚場 45m 埠頭用地 3.5ha	工事中
	興津船だまり	漁船	11	物揚場(-3.5)265m(既設) 船揚場 128m(既設) 防波堤 140m(既設) (うち 40m 撤去)	廃止計画
袖師	袖師第一 船だまり	漁船	13	船揚場 234m(既設) 防波堤 100m(既設)	廃止計画
	袖師第二 船だまり	プレジャーボート 漁船 作業船等	44 7(22) 12(45)	物揚場(-3.5)440m 埠頭用地 1ha	既設
江尻	江尻船だまり	プレジャーボート 漁船	6 7(7)	防波堤(波除)111m(既定計画) (うち 91m 既設) 岸壁(-4.5)124m(既設) 船揚場 25m(既定計画)	既定計画
日の出	新船だまり	官公庁船 作業船 タグボート	8(9) 13(17) 1	物揚場(-4.0)41m 物揚場(-3.5)344m 物揚場(-3.5)252m 埠頭用地 1ha	既設
	巴川船だまり	官公庁船 作業船	1 3	泊地(-4.5)1ha 岸壁(-4.5)100m 埠頭用地 0.1ha	既設

表Ⅲ-7-2(2) 小型船だまりの現況

地区名	施設名	船舶種類	収容隻数 (隻)	施設規模	状況
折戸	折戸 小型船だまり	プレジャーボート	186(200)	小型栈橋 4 基(既設)	既設
三保	三保 小型船だまり	漁船 作業船 プレジャーボート	16(29) (19) 21(30)	物揚場(-2.5)130m(既設) 小型栈橋 4 基(既設) 船揚場 60m(既設)	既設

注: 収容隻数欄の( )は計画収容隻数を示す。



図Ⅲ-7-1 主要な小型船だまり現況図



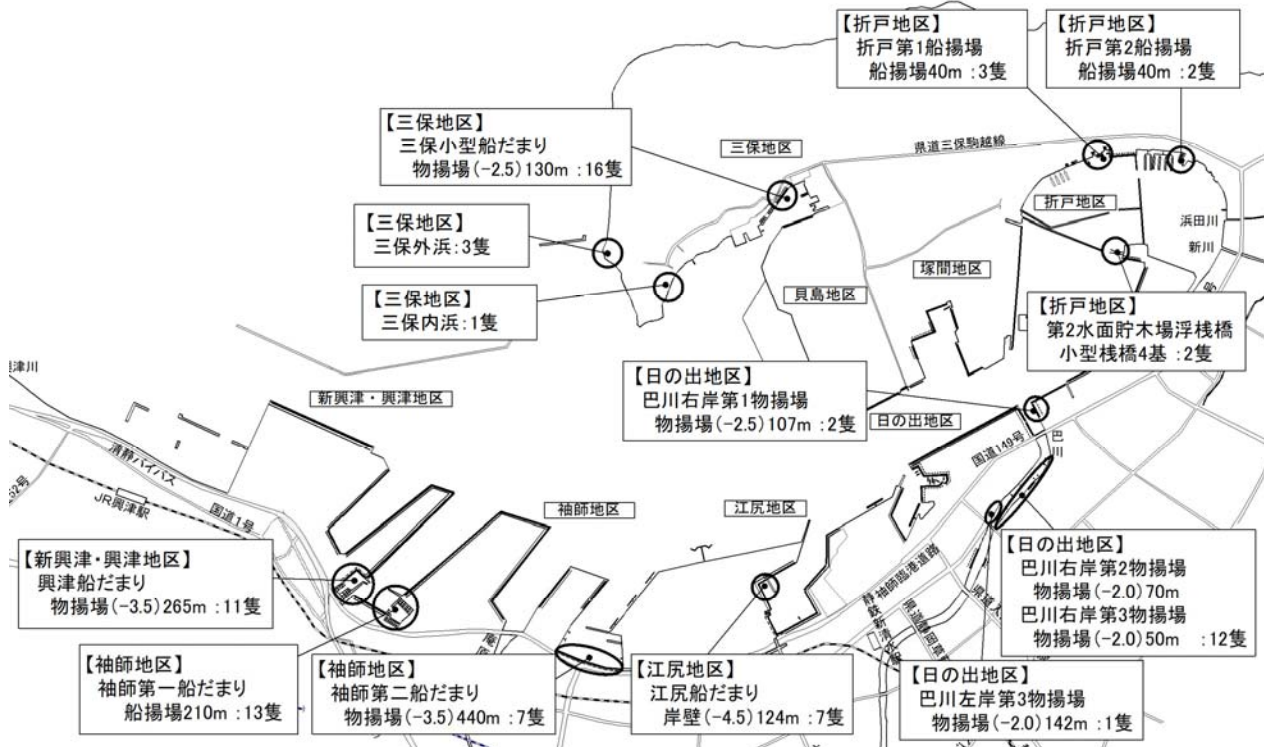
(3) 小型船及びプレジャーボートの係留現況

【漁船、官公庁船・作業船等】

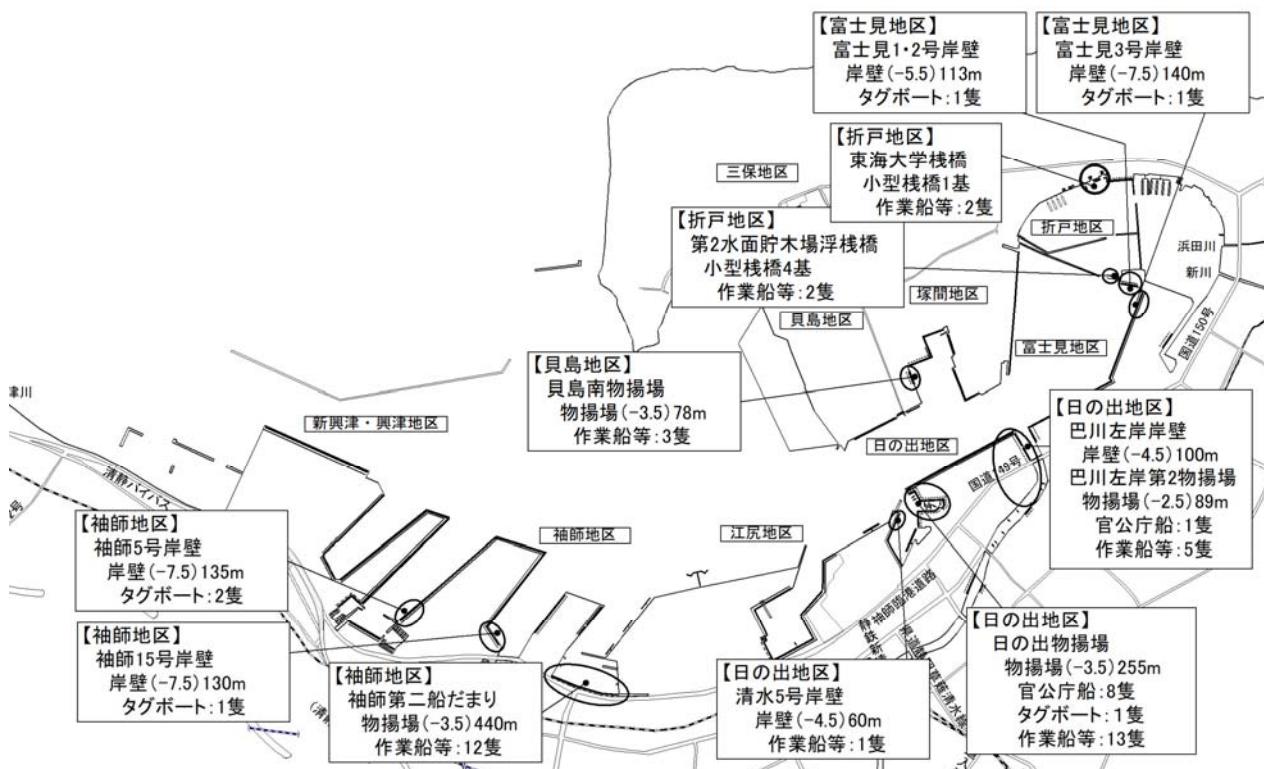
漁船、官公庁船・作業船等の小型船 133 隻の係留現況は、次のとおりである。

表Ⅲ-7-3 小型船の係留現況

地区名	係留施設名	施設規模	船種別係留隻数				
			プレジャーボート	官公庁船	作業船等	漁船	計
新興津・興津	興津船だまり	物揚場(-3.5)265m				11	11
袖師	袖師第一船だまり	船揚場 210m				13	13
	袖師第二船だまり	物揚場(-3.5)440m			12	7	19
	袖師 5 号岸壁	岸壁(-7.5)135m	2				2
	袖師 15 号岸壁	岸壁(-7.5)130m	1				1
江尻	江尻船だまり	岸壁(-4.5)124m				7	7
日の出	清水 5 号岸壁	岸壁(-4.5)60m			1		1
	日の出物揚場	物揚場(-3.5)255m	1	8	13		22
	巴川左岸岸壁	岸壁(-4.5)100m		1	5		6
	巴川左岸第 2 物揚場	物揚場(-2.5)89m					
	巴川右岸第 1 物揚場	物揚場(-2.5)107m					
	巴川右岸第 2 物揚場	物揚場(-2.0)70m				15	15
	巴川右岸第 3 物揚場	物揚場(-2.0)50m					
巴川左岸第 3 物揚場	物揚場(-2.0)142m						
富士見	富士見 1・2 号岸壁	岸壁(-5.5)113m	1				1
	富士見 3 号岸壁	岸壁(-7.5)140m	1				1
折戸	折戸第 1 船揚場	船揚場 40m				3	3
	東海大学栈橋	小型栈橋 1 基			2		2
	第 2 水面貯木場浮栈橋	小型栈橋 4 基			2	2	4
	折戸第 2 船揚場	船揚場 40m				2	2
貝島	貝島南物揚場	物揚場(-3.5)78m			3		3
三保	三保小型船だまり	物揚場(-2.5)130m				16	16
	三保内浜	-				1	1
	三保外浜	-				3	3
合 計			6	9	38	80	133



図Ⅲ-7-2 漁船の係留現況図(令和2年)



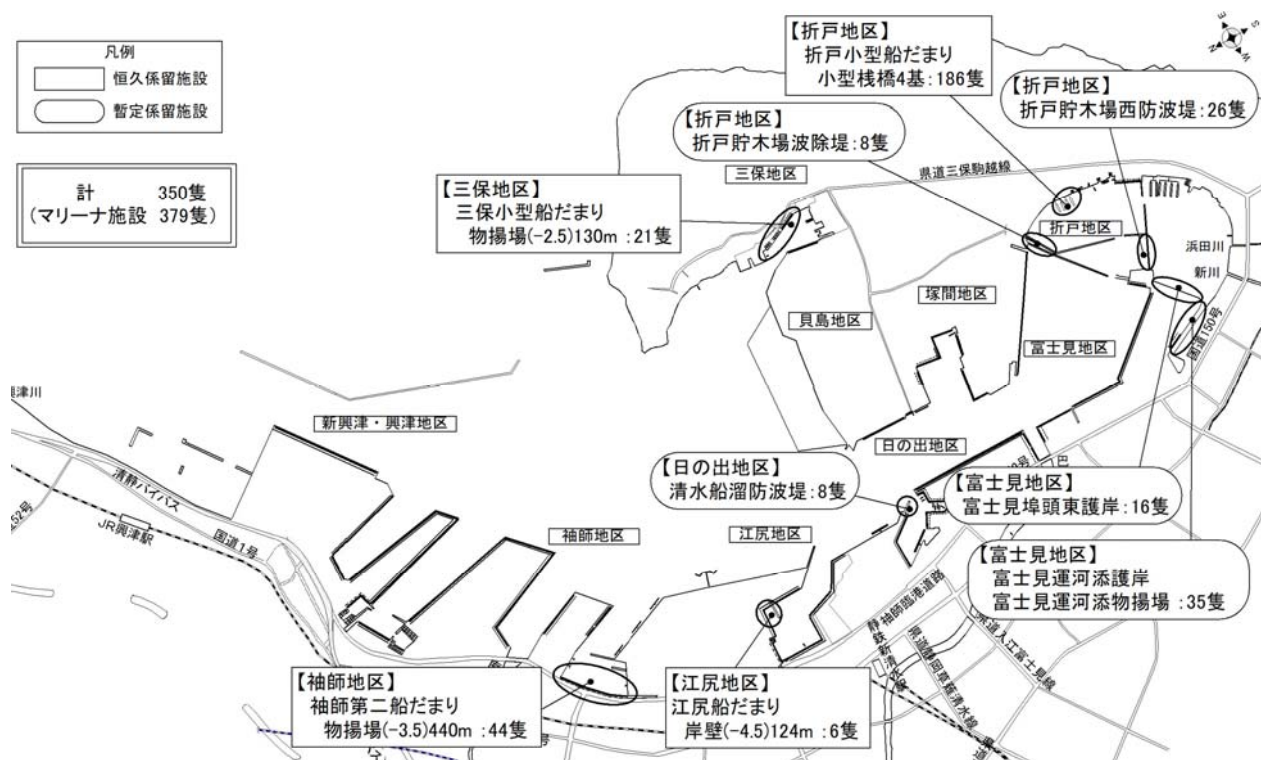
図Ⅲ-7-3 官公庁船・作業船等の係留現況図(令和2年)

【プレジャーボート等】

プレジャーボート等は、船だまり等の恒久係留施設及び暫定係留施設に 350 隻、公共、民間を含む 5 箇所のマリーナ施設に 379 隻の係留が確認された。

表Ⅲ-7-4 プレジャーボート等の係留現況

区分	地区名	係留施設名	施設規模	係留隻数 (R2)
恒久係留施設	袖 師	袖師第二船だまり	物揚場(-3.5)440m	44 隻
	江 尻	江尻船だまり	岸壁(-4.5)124m	6 隻
	折 戸	折戸小型船だまり	小型栈橋 4 基	186 隻
	三 保	三保小型船だまり	物揚場(-2.5)130m	21 隻
暫定係留施設	日の出	清水船溜防波堤	-	8 隻
	富士見	富士見運河添護岸	-	35 隻
		富士見運河添物揚場	-	16 隻
	折 戸	折戸貯木場西防波堤	-	26 隻
		折戸貯木場波除堤	-	8 隻
計			350 隻	
(マリーナ施設)			379 隻	
合 計			729 隻	



図Ⅲ-7-4 プレジャーボート等の係留現況図(令和2年)

#### (4) 小型船だまり計画の必要性

現在、本港には漁船や作業船等多くの小型船が点在しており、港内の円滑な船舶航行や海上交通の安全を確保するため、小型船の集約・再配置を行う必要がある。

また、本港では港内及び周辺河川に係留されているプレジャーボート等を適正に収容するため、マリーナ及び小型船だまりによる確保のほか、既存の静穏水域を活用し、暫定係留箇所による係留場所を確保しているところである。

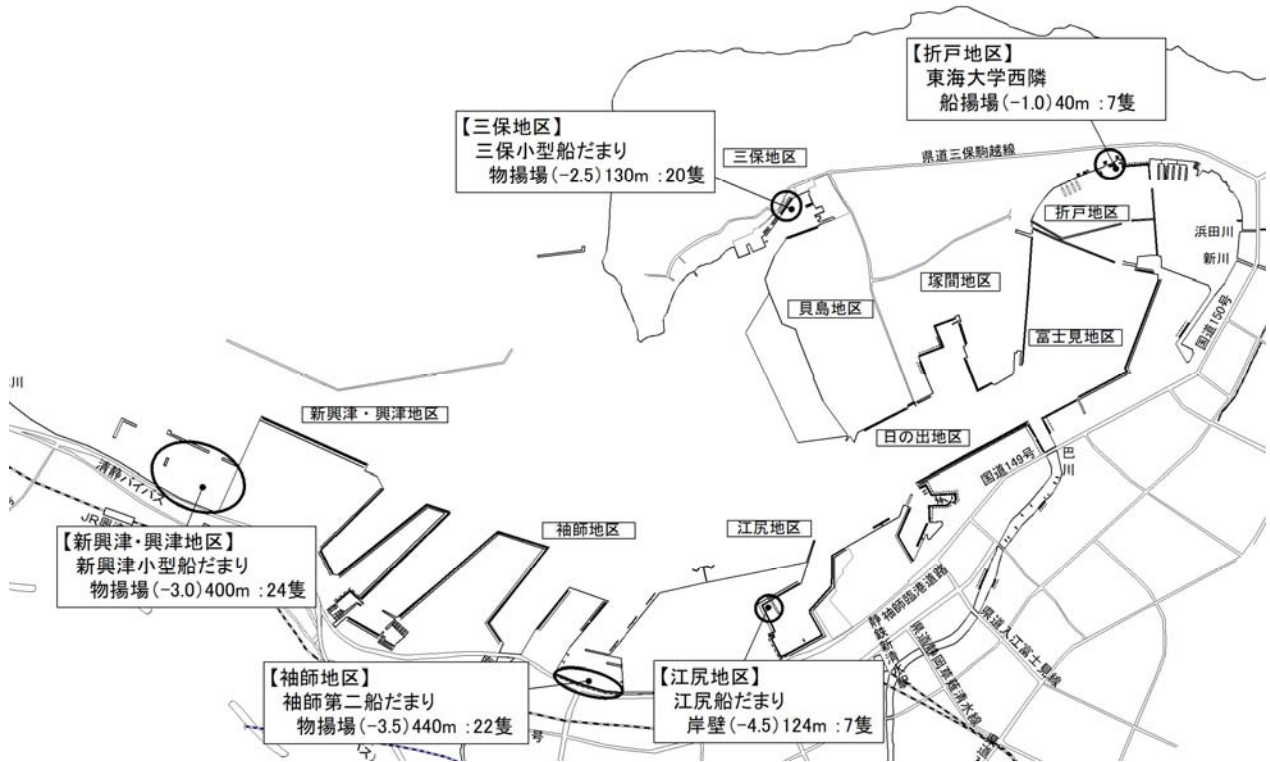
#### (5) 再配置による将来収容計画の考え方

##### 【漁船、官公庁船・作業船等】

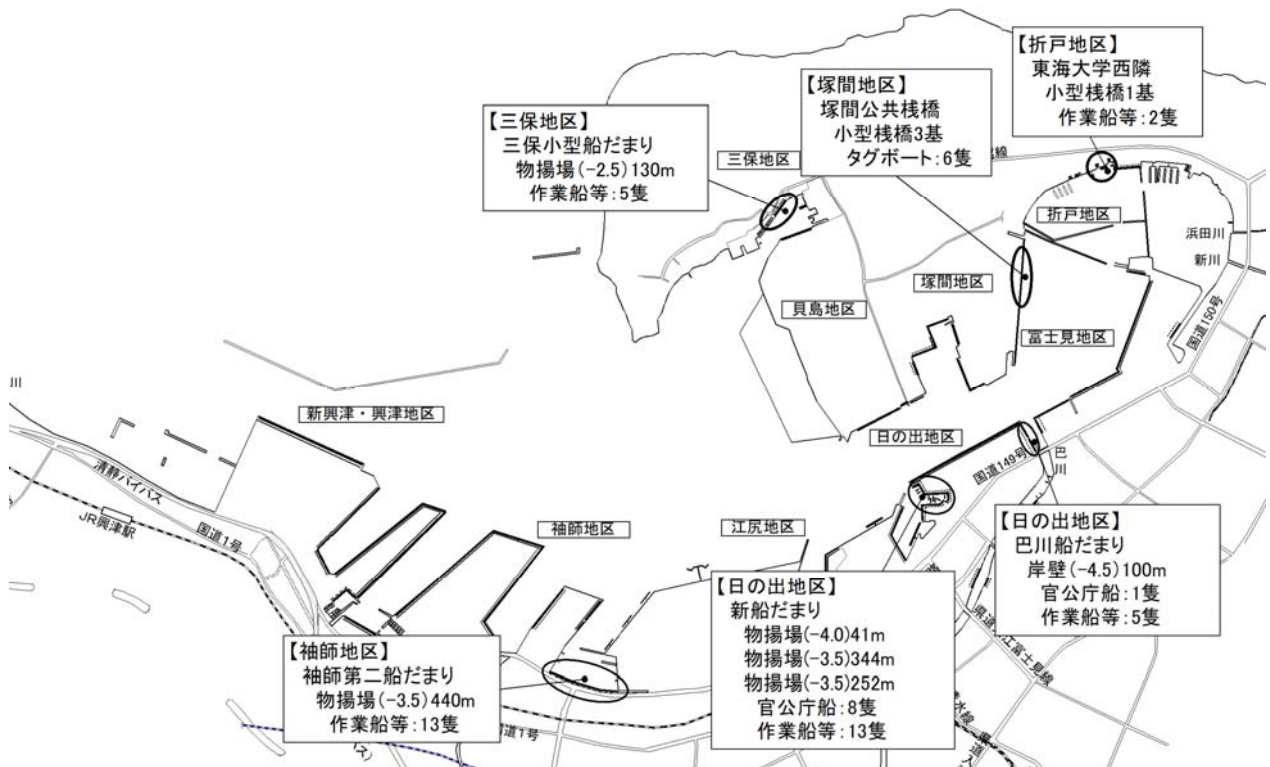
漁船、官公庁船・作業船等ともに、現状の船舶がそのまま使用されるものと想定し、将来隻数は現状通りと設定する。また、係留施設への収容隻数の考え方については、既定計画の収容の考え方と現状の係留施設位置を考慮し、船だまり等の恒久係留施設への収容隻数を設定する。

表Ⅲ-7-5 再配置による小型船の船種別将来収容計画

地区名	係留施設名	施設規模	船種別係留隻数				
			タグ ボート	官公 庁船	作業 船等	漁船	計
新興津 ・興津	新興津 小型船だまり	物揚場(-3.0)400m				24	24
袖 師	袖師第二 船だまり	物揚場(-3.5)440m			13	22	35
江 尻	江尻船だまり	岸壁(-4.5)124m				7	7
日の出	新船だまり	物揚場(-4.0) 41m 物揚場(-3.5)344m 物揚場(-3.5)252m		8	13		21
	巴川船だまり	岸壁(-4.5)100m		1	5		6
折 戸	東海大学西隣	船揚場 40m 小型栈橋 1 基			2	7	9
塚 間	塚間公共栈橋	小型栈橋 3 基	6				6
三 保	三保 小型船だまり	物揚場(-2.5)130m			5	20	25
合 計			6	9	38	80	133



図Ⅲ-7-5 漁船の配置計画



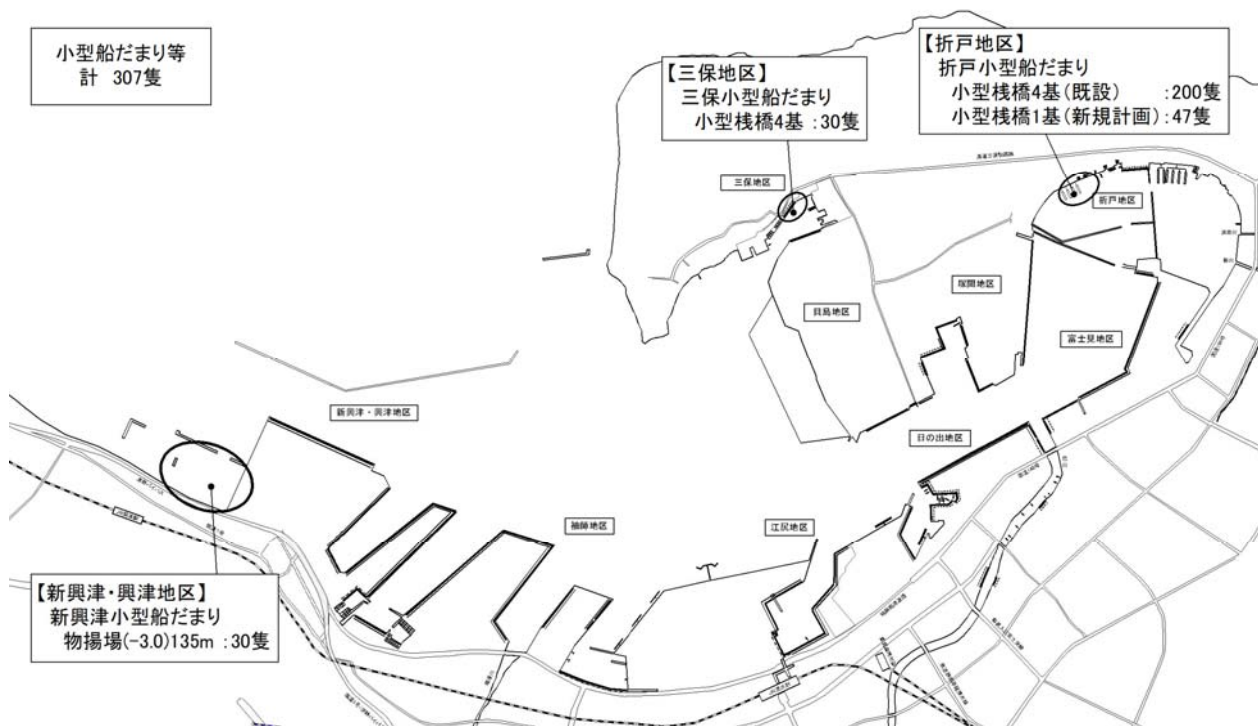
図Ⅲ-7-6 官公庁船・作業船等の配置計画

【プレジャーボート等】

清水港の背後圏である静岡県の人口減少率を用いて、清水港のプレジャーボートの将来隻数を設定する。また、係留施設への配置の考え方については、現在のマリーナ施設への収容隻数 379 隻を除く 307 隻に対し、船だまり等への恒久係留施設に配分する。なお、既存施設及び既定計画施設をもって不足する隻数に対しては、新たな係留施設を計画する。

表Ⅲ-7-6 再配置によるプレジャーボート等の将来収容計画

地区名	係留施設名	施設規模	状況	収容隻数
新興津・興津	新興津小型船だまり	物揚場(-3.0)135m	工事中	30
折戸	折戸小型船だまり	小型栈橋 4 基	既設	200
		小型栈橋 1 基	新規計画	47
三保	三保小型船だまり	小型栈橋 4 基	既設	30
計				307
(マリーナ施設)				379
合計				686



図Ⅲ-7-7 プレジャーボート等の配置計画

(6) 今回計画する小型船だまりの規模及び配置

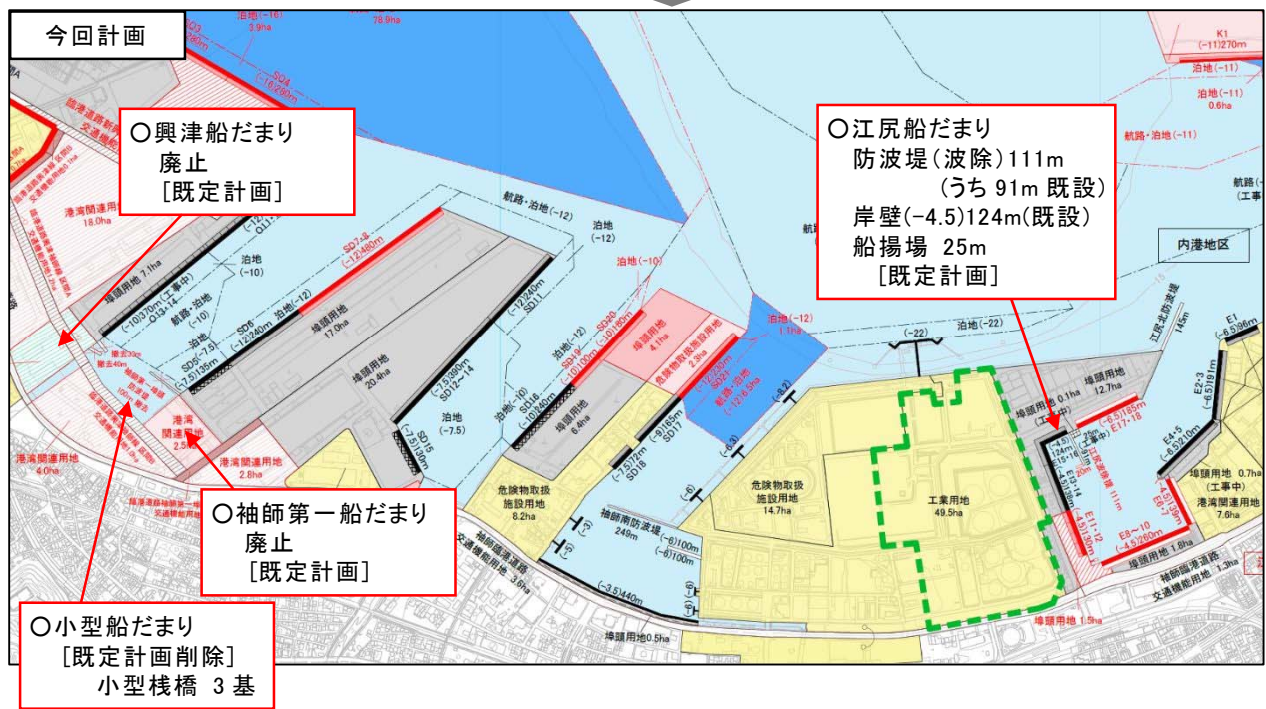
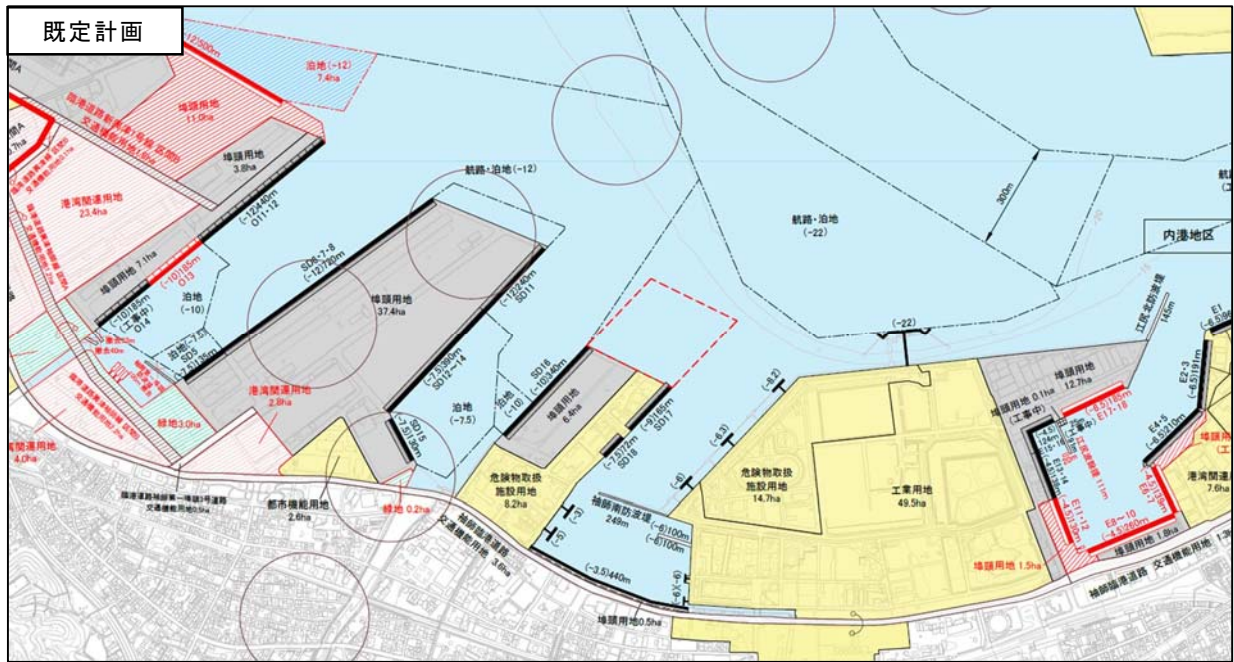
今回計画する小型船だまりの規模及び配置の考え方は、次のとおりである。

表Ⅲ-7-7 今回計画する小型船だまりの規模及び配置

地区名	施設名	収容隻数 (隻)	施設規模	今回計画	規模及び配置の 考え方
新興津 ・興津	興津船だまり	(廃止)	物揚場(-3.5)265m 船揚場 128m 防波堤 140m (うち 40m 撤去)	既定計画	既定計画どおり施設 廃止・撤去
袖 師	袖師 第一船だまり	(廃止)	船揚場 234m 防波堤 100m	既定計画	既定計画どおり施設 廃止
江 尻	江尻船だまり	漁船(7)	防波堤(波除) 111m (うち 91m 既設) 岸壁(-4.5) 124m (既設) 船揚場 25m	既定計画	航走波による影響を 最小限にとどめ、静 穏を確保できる規模 とし、既設波除堤に 連続して北側に配置 また、必要延長を充 足する規模の船揚場 を波除堤南側に配置
折 戸	折戸 小型船だまり	プレジャー ボート(247)	小型栈橋 4 基 小型栈橋 1 基	既設 新規計画	必要延長を充足する 規模の小型栈橋を既 設栈橋の南側に配置
	東海大学西隣		船揚場 40m 埠頭用地 0.1ha	既設の 変更計画	既設と同等の規模の 船揚場を土地造成に 伴い、西側に移設
塚 間	塚間 小型船だまり	タグボート (6)	小型栈橋 3 基 埠頭用地 0.3ha	新規計画	必要延長を充足する 規模の小型栈橋を配 置

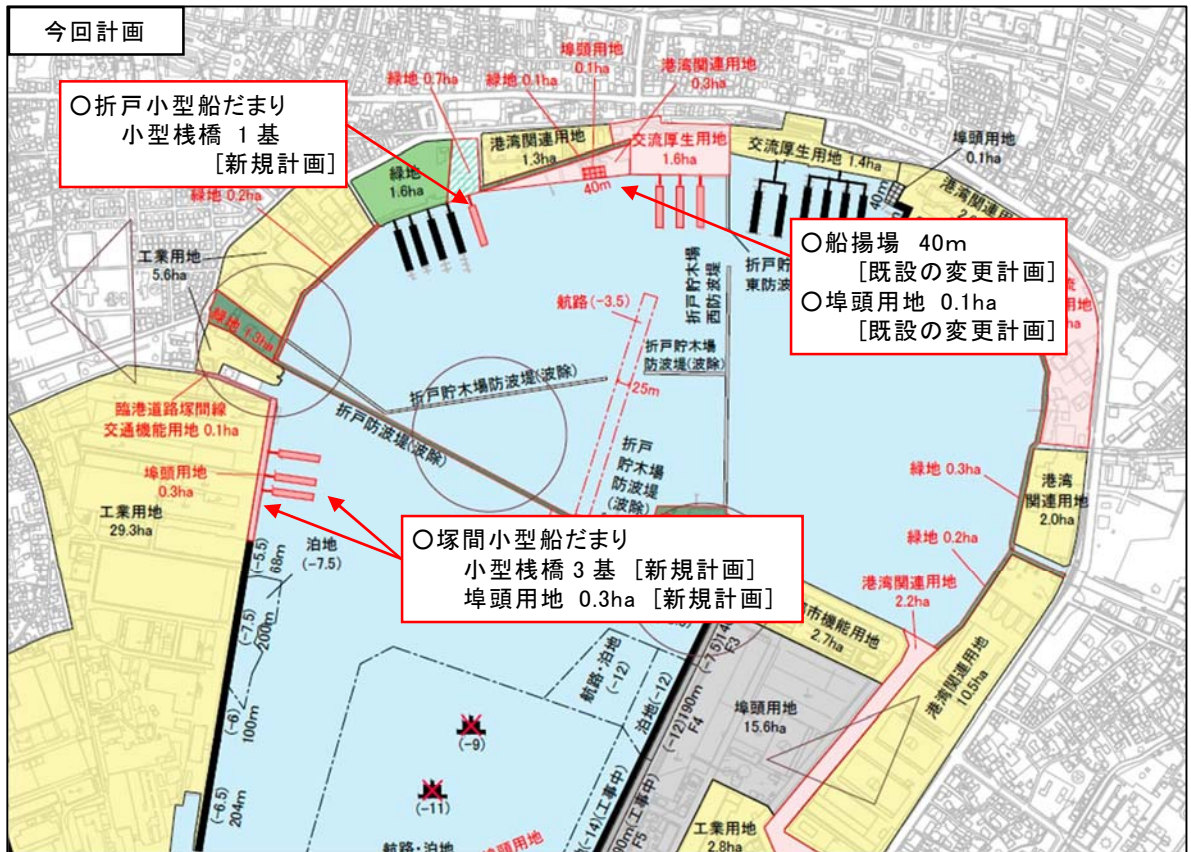
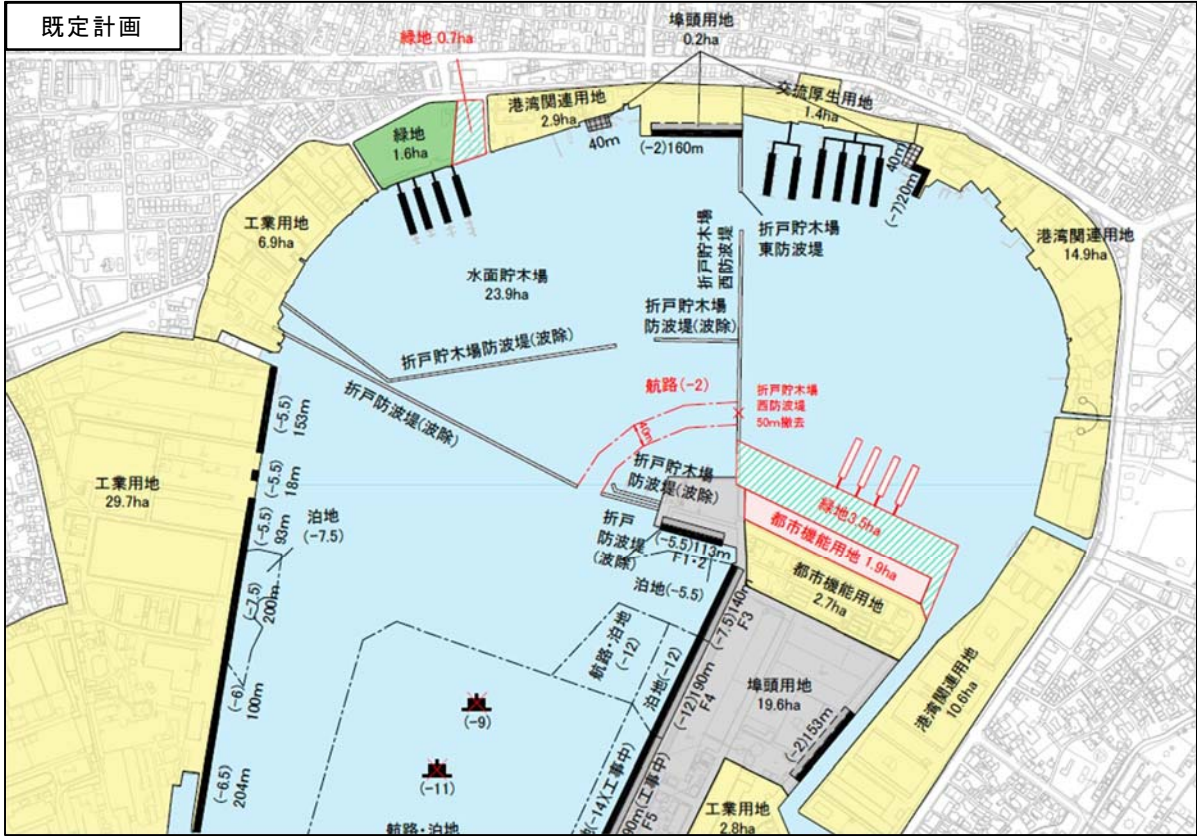
以下の小型船だまりについては、既定計画を削除する。

袖師地区 小型栈橋 3 基



図Ⅲ-7-8(1) 今回計画する小型船だまり位置図(新興津・興津、袖師及び江尻地区)





図Ⅲ-7-8(2) 今回計画する小型船だまり位置図(折戸及び塚間地区)

## 8 マリーナ計画

### (1) 種類別のプレジャーボート等隻数

種類別のプレジャーボート等の目標年次における隻数とその考え方は、次のとおりである。

表Ⅲ-8-1 種類別の小型船隻数

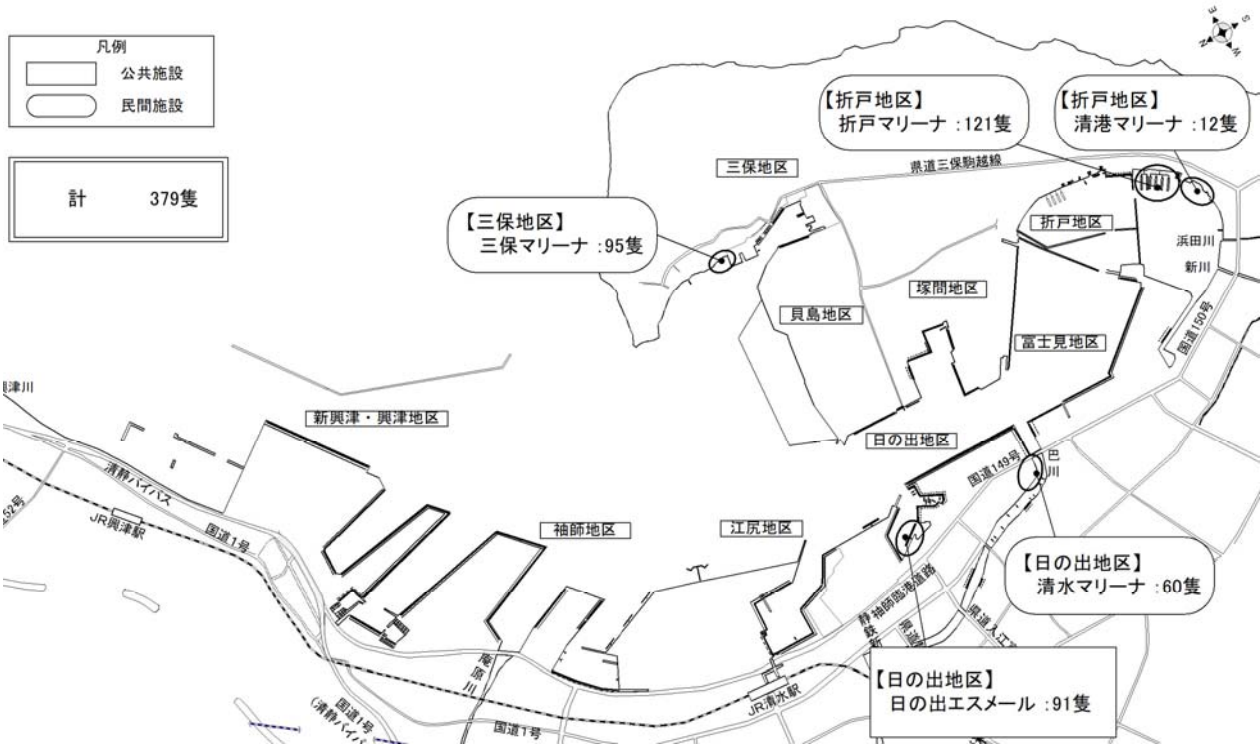
種類	R2年隻数	目標年次	隻数算定の考え方
プレジャーボート等 (うちマリーナ保管艇)	729 隻 (379 隻)	686 隻 (379 隻)	県内人口の将来動向を鑑み設定 (マリーナへの係留隻数は現況通り)
スーパーヨット	-	2 隻	ヒアリング等を踏まえ、清水港での受 入隻数を設定

### (2) プレジャーボート等の係留現況

公共、民間含む 5 箇所のマリーナへのプレジャーボート等の係留は 379 隻確認された。プレジャーボート等のマリーナの係留現況は次のとおりである。

表Ⅲ-8-2 プレジャーボートの係留現況

公専別	施設名	収容能力	係留隻数 (R2)
公共	日の出エスメール	108 隻	91 隻
専用 (民間)	清水マリーナ	80 隻	60 隻
	清港マリーナ	25 隻	12 隻
	折戸マリーナ	199 隻	121 隻
	三保マリーナ	195 隻	95 隻
合計			379 隻



図Ⅲ-8-1 プレジャーボート等のマリーナ保管艇の係留現況図(令和2年)

### (3) マリーナ計画の必要性

現在、本港では港内及び周辺河川に係留されているプレジャーボート等を適正に収容するため、マリーナ及び小型船だまりによる確保のほか、既存の静穏水域を活用し、暫定係留箇所による係留場所を確保しているところである。

また、折戸地区においてはスーパーヨット受入機能を確保する必要がある。

### (4) 将来隻数及び施設規模の考え方

設定した将来のプレジャーボート等は、既設の各収容施設に現況と同隻数を配分する。

表Ⅲ-8-3 プレジャーボートのマリーナ保管艇の将来収容隻数

公専別	備考	将来収容隻数
公共	日の出エスメール	91 隻
専用 (民間)	清水マリーナ	60 隻
	清港マリーナ	12 隻
	折戸マリーナ	121 隻
	三保マリーナ	95 隻
合計		379 隻

また、クルージング需要の増大、海洋性レクリエーションの需要等に対応するため、スーパーヨット用に以下のとおりマリーナ施設を計画する。栈橋 1 基で 1 隻の係留を想定し、2 隻同時収容が可能となる施設を計画する。

表Ⅲ-8-4 スーパーヨットのマリーナ施設の施設規模

地区名	係留施設名	施設規模	収容隻数	想定する対象船舶の諸元
折戸	折戸マリーナ	小型栈橋 2 基 交流厚生用地 1.6ha	2 隻	567GT 全長 50m 全幅 9.4m 喫水 2.8m

(5) 今回計画するマリーナの規模及び配置

今回計画するマリーナの規模及び配置の考え方は、次のとおりである。

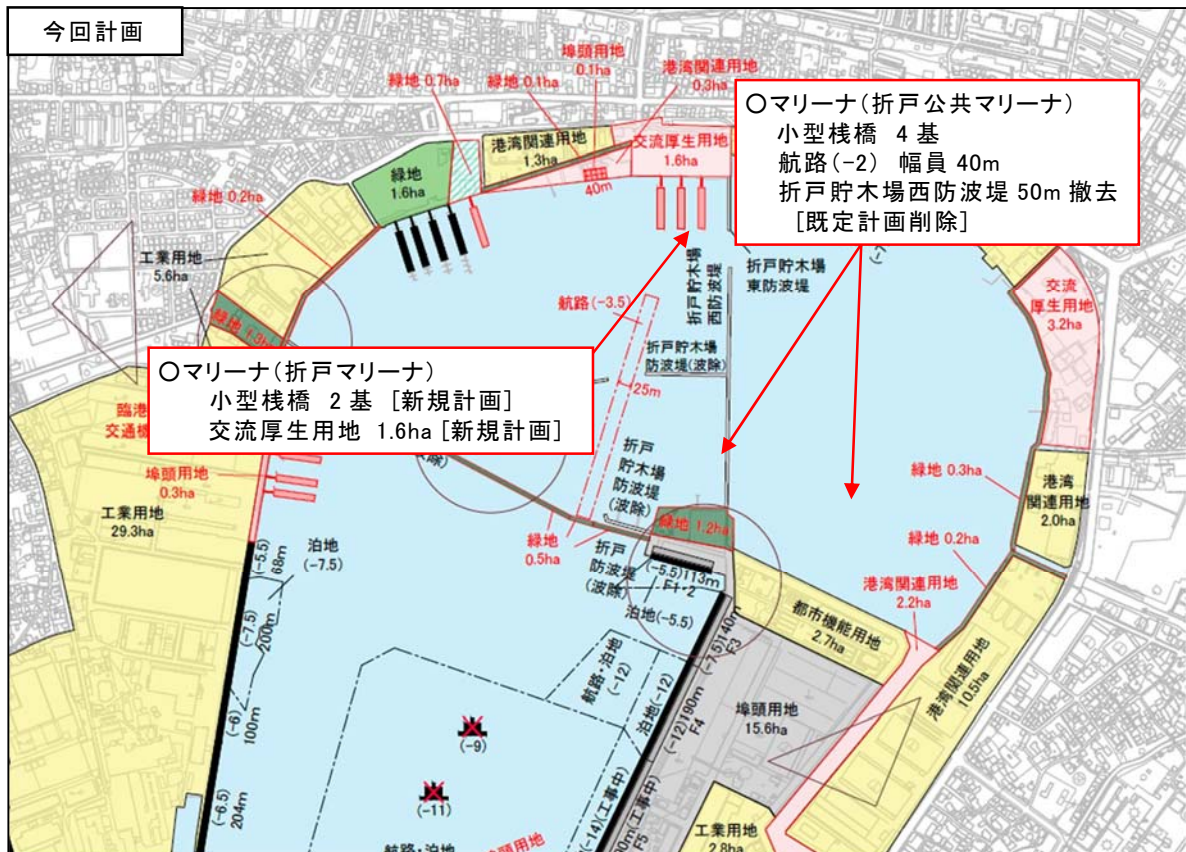
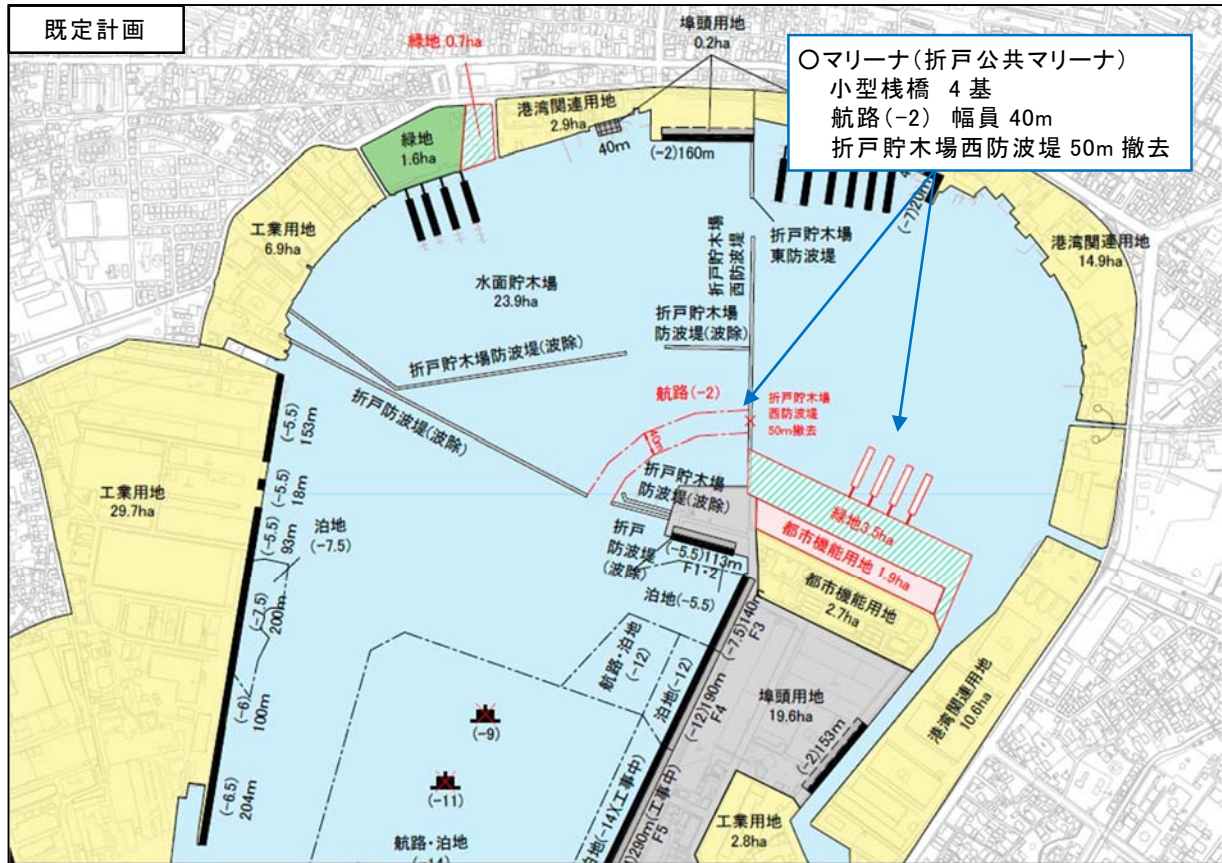
表Ⅲ-8-5 今回計画するマリーナの規模及び配置

地区名	施設名	施設規模	今回計画	規模及び配置の 考え方
折戸	折戸マリーナ	小型栈橋 2基 交流厚生用地 1.6ha	新規計画	清水港でのスーパーヨットの受入 隻数が係留可能な小型栈橋を配置 [想定するスーパーヨットの船型] 567GT、全長 50m 全幅 9.4m、喫水 2.8m
	折戸公共マリーナ	航路 (-2.0)幅員 40m 小型栈橋 4基 折戸貯木場西防波堤 50m 撤去	既定計画 の削除	清水港内でのプレジャーボートの 将来隻数を考慮し、既定計画は削除 する。

折戸マリーナの新規計画に伴い、以下の施設を廃止する。

折戸地区 物揚場 水深 2.0m 延長 160m

埠頭用地 0.1ha



図Ⅲ-8-2 今回計画・削除するマリーナ位置図

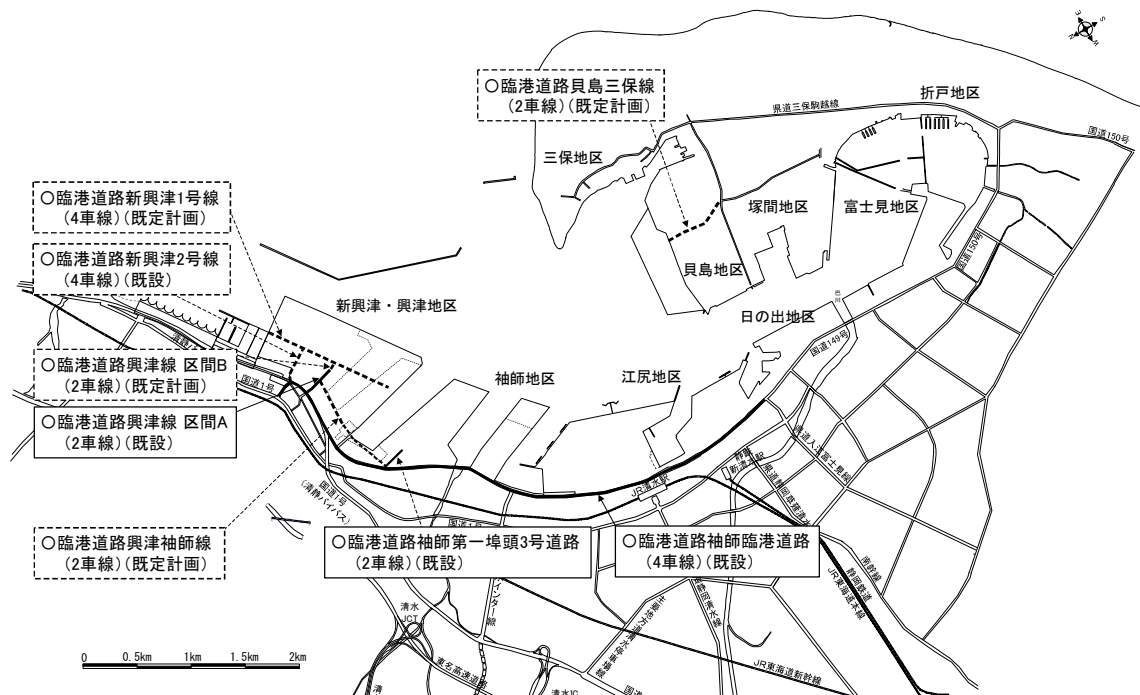
## 9 臨港交通施設計画

### (1) 主要な臨港道路の現況

主要な臨港道路等の交通量等の現況は、次のとおりである。

表Ⅲ-9-1 主要な臨港道路の現況

種別	番号	施設名	起点	終点	車線数	交通量		大型車混入率(%)	基準交通量(台/時)	状況
						台/日	台/時			
臨港道路	①	臨港道路 新興津1号線	新興津・興津地区新興津小型船だまり公共埠頭	新興津・興津地区公共埠頭南端	4	-	-	-	2,400	既定計画 一部既設
	②	臨港道路 新興津2号線	袖師臨港道路	臨港道路 新興津1号線	4	-	-	-	2,400	既設
	③	臨港道路 興津線	袖師臨港道路	臨港道路新興津1号線	2	-	-	-	2,400	既定計画 一部既設
	④	臨港道路 興津袖師線	臨港道路興津線	臨港道路袖師第一埠頭3号道路	2	-	-	-	650	既定計画
	⑤	臨港道路袖師第一埠頭3号道路	袖師臨港道路	袖師第一埠頭用地	2	-	-	-	650	既設
	⑥	袖師臨港道路	国道1号	国道149号	4	-	-	-	2,400	既設
	⑦	臨港道路 貝島三保線	貝島廃棄物処理場	市道2190号線	2	-	-	-	650	既定計画
国道	⑧	国道1号バイパス (静清バイパス)	-	-	4	53,349	-	24.7	-	既設
	⑨	国道149号	-	-	4	16,286	-	7.7	-	既設
	⑩	国道150号	-	-	4	31,062	-	15.9	-	既設
県道	⑪	県道三保駒越線	-	-	4	26,948	-	10.5	-	既設



図Ⅲ-9-1 主要な臨港道路の現況図

## (2) 臨港道路計画の必要性

新興津・興津地区及び袖師地区においては、外貿コンテナターミナル等の整備に伴い、港湾と背後地との連携を図るとともに、各埠頭間の円滑な交通を確保するため、既定計画どおり臨港道路を計画する。

塚間地区においては、新たに配置する小型船だまりの公共埠頭にアクセスする臨港道路を新たに計画する必要がある。

また、貝島地区においては、港湾と背後地との連携を図るため、既定計画どおり臨港道路を計画する。

## (3) 基準交通量

基準交通量は、次のとおりである。

表Ⅲ-9-2 基準交通量

道路の種類	基準交通量	
	2車線	多車線
港湾と国道等を連絡する道路	650台/時間	600台/時間・車線
その他の道路	500台/時間	350台/時間・車線

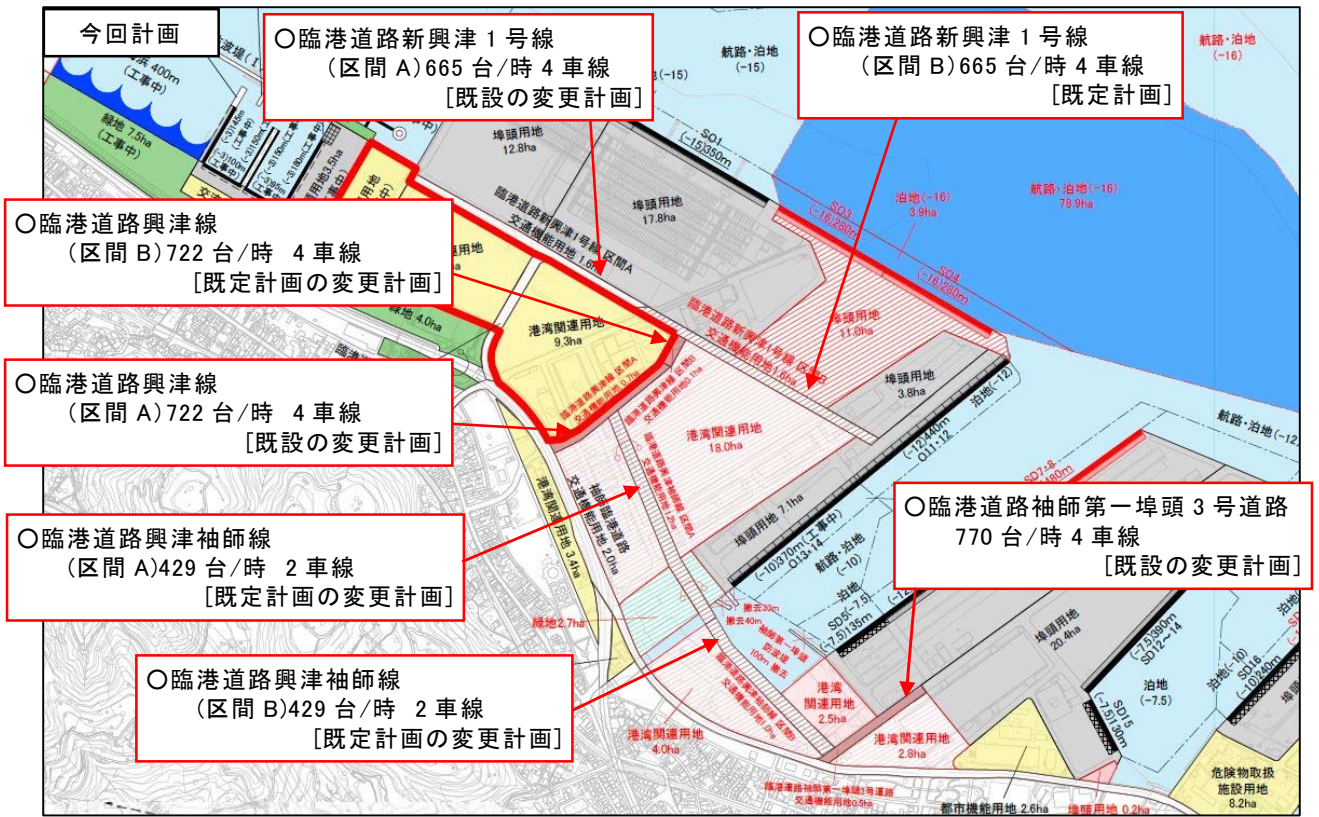
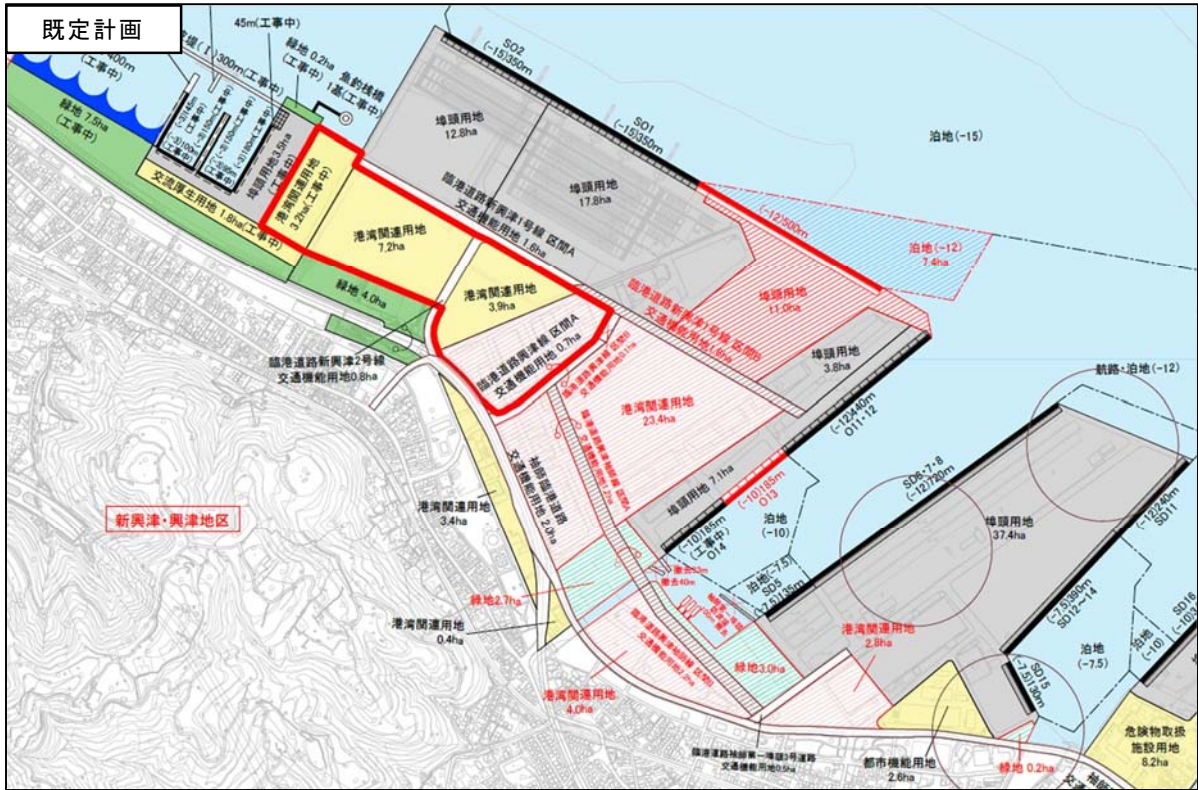
## (4) 今回計画する臨港道路の規模及び配置

今回計画する臨港道路の規模及び配置の考え方は、次のとおりである。

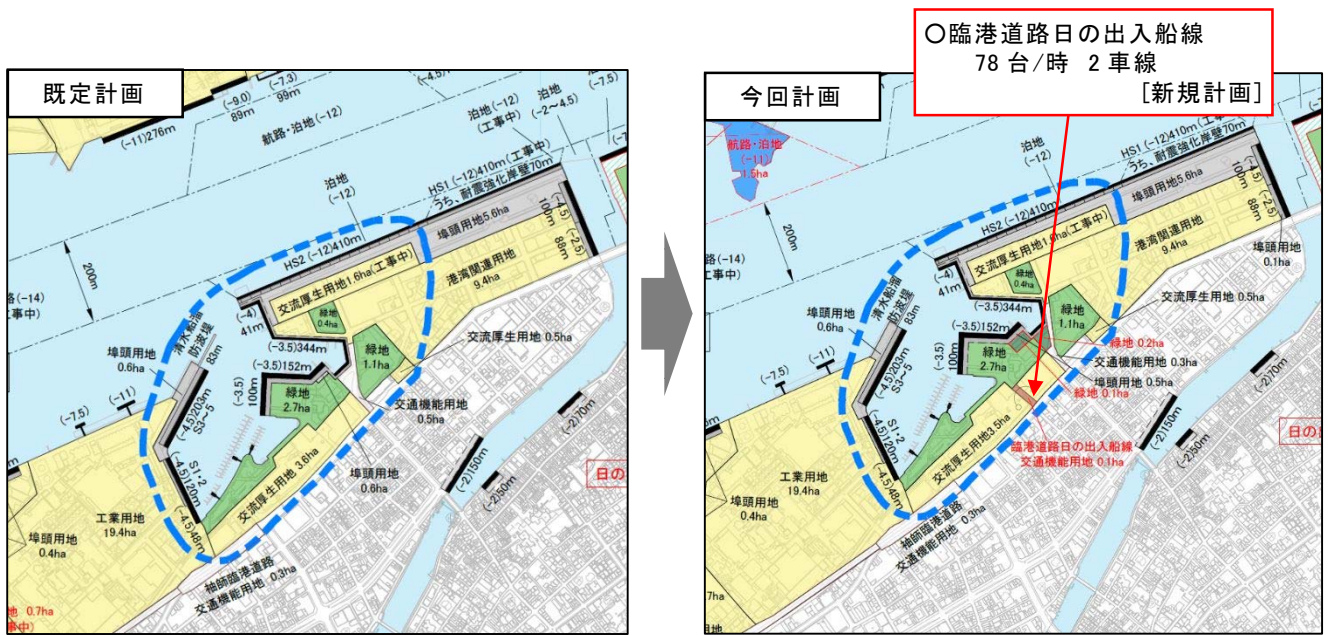
表Ⅲ-9-3 今回計画する臨港道路の規模及び配置

施設名	起点	終点	車線数	交通量(台/時)	今回計画	配置の考え方
臨港道路新興津1号線(区間A)	新興津・興津地区港湾関連用地内	新興津・興津地区公共埠頭中央	4	665	既設の変更計画	起点の名称変更
臨港道路新興津1号線(区間B)	新興津・興津地区公共埠頭中央	新興津・興津地区公共埠頭南端			既定計画	埠頭内を横断するよう配置する。
臨港道路興津線(区間A)	袖師臨港道路	新興津・興津地区港湾関連用地内	4	722	既設の変更計画	車線数の変更
臨港道路興津線(区間B)	新興津・興津地区港湾関連用地内	臨港道路新興津1号線			既定計画の変更計画	車線数の変更
臨港道路興津袖師線(区間A)	臨港道路興津線	臨港道路興津袖師線(区間B)	2	429	既定計画の変更計画	終点の名称変更
臨港道路興津袖師線(区間B)	臨港道路興津袖師線(区間A)	臨港道路袖師第一埠頭3号道路			既定計画の変更計画	起点の名称変更
臨港道路袖師第一埠頭3号道路	袖師臨港道路	袖師第一埠頭用地	4	770	既設の変更計画	車線数の変更
臨港道路日の出入船線	日の出緑地	国道149号	2	78	新規計画	緑地と背後道路を連絡するよう配置する。
臨港道路塚間線	塚間地区南埠頭用地	市道折戸三保2号線	2	23	新規計画	埠頭と背後道路を連絡するよう地区東側に配置する。
臨港道路貝島三保線	貝島公共用地	市道本村貝島1号線	2	22	既定計画の変更計画	起終点の名称変更

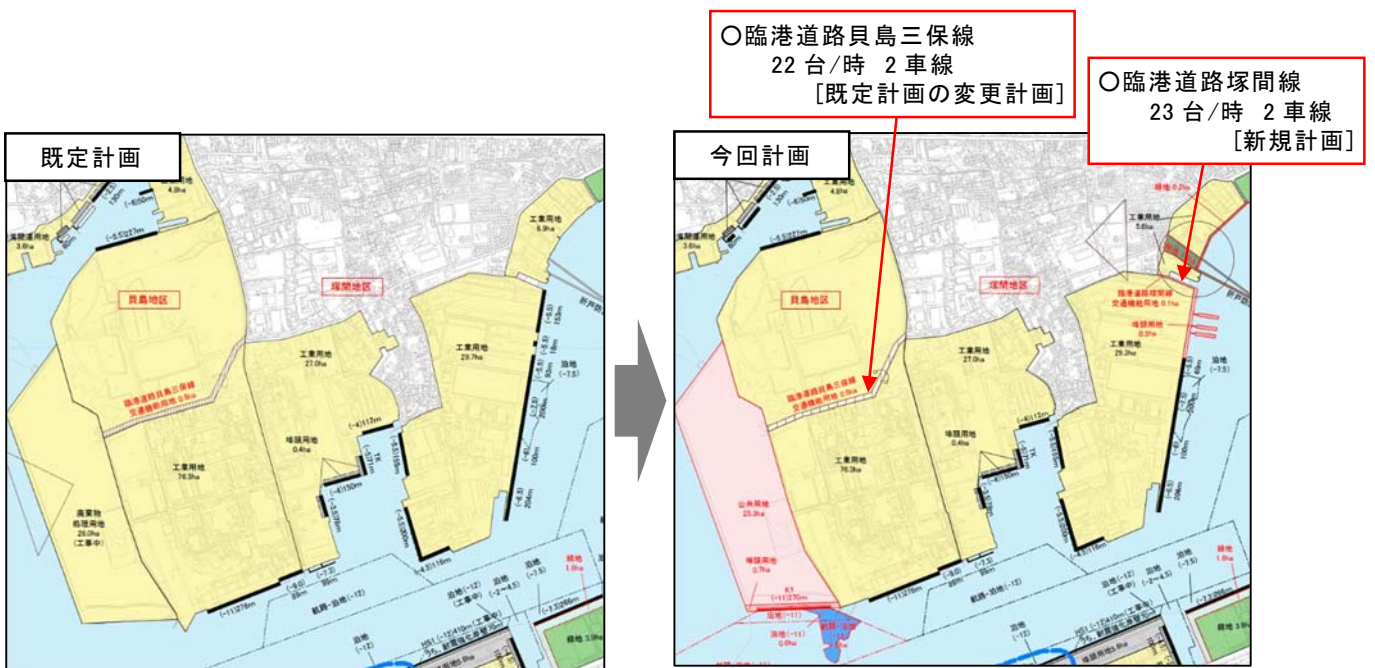




図Ⅲ-9-2(1) 今回計画する臨港道路位置図(新興津・興津及び袖師地区)



図Ⅲ-9-2(2) 今回計画する臨港道路位置図(日の出地区)



図Ⅲ-9-2(3) 今回計画する臨港道路位置図(塚間及び貝島地区)

## IV. 港湾の環境の整備及び保全に関する資料

### 1 港湾環境整備施設計画

#### (1) 海浜計画

##### ① 海浜の現況

海浜の延長等の現況は、次のとおりである。

表IV-1-1 海浜の現況

地区名	名称	規模	状況	主要な用途
新興津・興津	新興津人工海浜	800m	既定計画 (うち 400m 工事中)	人工海浜

##### ② 海浜計画の必要性

現在、新興津・興津地区において、港湾整備により喪失したかつての美しい海岸を復元するため海浜を整備中である。

引き続き、多様な生物が生息・生育し、人と自然とが共生できる良好な港湾環境の形成を図るため、海浜の創出に努める必要がある。

##### ③ 今回計画する海浜の規模及び配置

今回計画する海浜の規模及び配置の考え方は、次のとおりである。

表IV-1-2 今回計画する海浜の規模及び配置

地区名	名称	規模	今回計画	規模及び配置の考え方
新興津・興津	新興津人工海浜	800m	既定計画 (うち 400m 工事中)	かつての天然海浜の位置と漂砂の流れを考慮して配置する。



図IV-1-1 今回計画する海浜配置図

(2) 緑地計画

① 緑地の現況

緑地の現況は、次のとおりである。

表IV-1-3 緑地の現況

地区名	名称	規模(ha)	種類	状況
新興津	①新興津海浜緑地	12.0	レクリエーション 緑地	既定計画 (うち7.7ha 工事中)
	魚釣栈橋	1基		工事中
	②新興津緑地	4.0	休息緑地	既設
	③興津緑地(仮)	2.7	休息緑地	既定計画
袖師	④袖師緑地(I)(仮)	0.2	休息緑地	既定計画
	⑤袖師緑地(II)(仮)	3.0	休息緑地	既定計画
日の出	⑥日の出緑地	2.7	シンボル緑地	既設
	⑦日の出駐車場	1.1	—	既設
	⑧港湾関連官公署事務所	0.4	—	既設
富士見	⑨富士見緑地(I)(仮)	5.5	修景緑地 休息緑地	既定計画 (うち3.9ha 既設)
	⑩富士見緑地(II)(仮)	3.5	休息緑地	既定計画
折戸	⑪折戸潮彩公園	2.3	休息緑地	既定計画 (うち1.6ha 既設)
合計		37.4	—	(うち21.4ha 既設)



図IV-1-2 緑地の現況位置図

## ② 緑地計画の必要性

- ・近年、港湾空間における水際線を市民に開放し、市民に親しまれるウォーターフロントの創出や美しい港湾景観の形成を図ることが社会的要請となっている。
- ・また、清水港における既設の緑地規模は21.4haであり、臨港地区（約509.2ha）の4%強を占めるに過ぎず、水辺に触れることができる水際線が不足している状況でもある。

## ③ 地区ごとの緑地の確保の考え方

本港の地区ごとの緑地の確保の考え方は、次のとおりである。

表IV-1-4 地区ごとの緑地の確保の考え方

地区名	地区ごとの緑地の確保の考え方
新興津 ・興津	<ul style="list-style-type: none"><li>・人工海浜や魚釣棧橋を有し、海洋性レクリエーション拠点となる海浜緑地の整備について、隣接する休息緑地との連続性を図りながら進めていく。</li><li>・日常的には港湾労働者や来訪者の休息の場として利用し、震災時には救援・復旧活動の拠点として機能する緑地を計画する。</li></ul>
日の出	<ul style="list-style-type: none"><li>・日常的に多くの人々でにぎわう地区であることからシンボル緑地が整備されており、今後も市街地の再開発などとも連携しながら清水港の象徴的な空間形成に必要な緑地を計画する。</li></ul>
富士見	<ul style="list-style-type: none"><li>・日の出地区と折戸地区の間に位置し、緑地ネットワークの中継基地として、既設緑地の拡充を図る。</li><li>・折戸湾の新たな利用の一つとして、親水性に富み、市民が海に触れ親しむことができる緑地を計画する。</li></ul>
折戸	<ul style="list-style-type: none"><li>・折戸湾の新たな利用の一つとして、親水性に富み、市民が海に触れ親しむことができる緑地を計画する。</li><li>・港湾労働者や来訪者の休息の場となる緑地を計画する。</li></ul>

#### ④今回計画する緑地の規模及び配置

今回計画する緑地の規模及び配置の考え方は、次のとおりである。

表Ⅳ-1-5 今回計画する緑地の規模及び配置

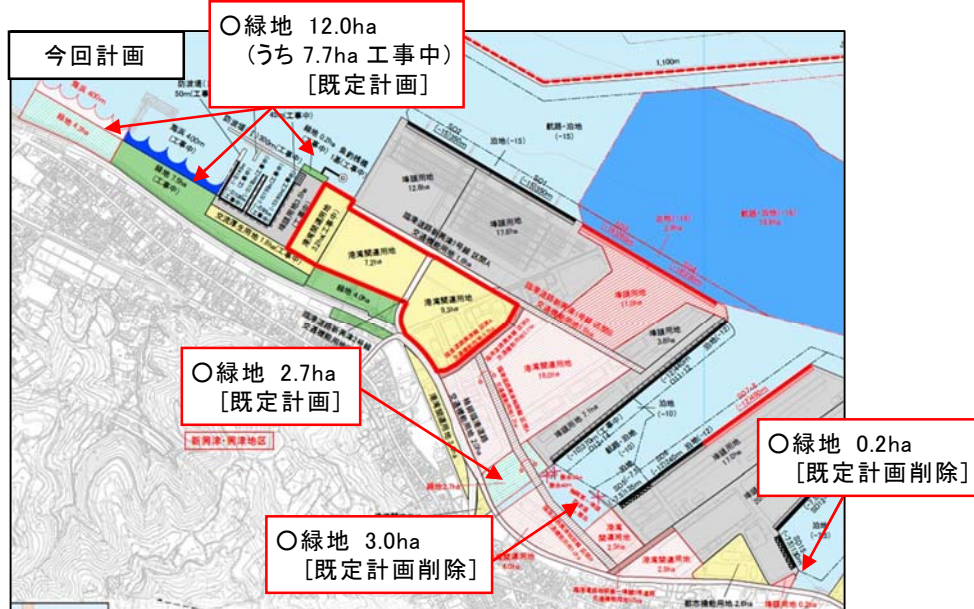
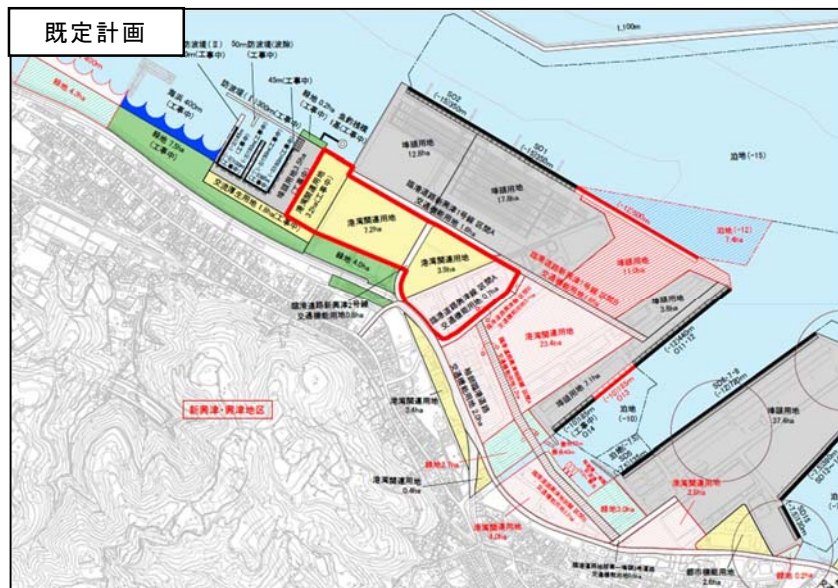
地区名	名称	規模 (ha)	主な用途	今回計画	規模の考え方	配置の考え方
新興津・興津	新興津 海浜緑地	12.0	レクリエーション 緑地	既定計画 (うち7.7ha 工事中)	利用者数に基づき必要な 規模を設定する。	既定計画どおり、 新興津人工海浜と 一体的な配置とす る。
	興津緑地(仮)	2.7	休息緑地	既定計画	通常時は港湾労働者や来 訪者が利用する休憩の場 として、災害時には避難 場所や救援・復旧活動の 拠点として必要な区域を 確保する。	既定計画どおり、 大規模地震対策施 設と一体的に機能 するよう隣接部に 配置する。
日の出	日の出緑地	3.0	シンボル 緑地	既設の 変更計画 (うち2.7ha 既設)	既設の緑地と一体的に利 用されるために必要な区 域を確保する。	既設の緑地と一体 的な配置とする。
富士見	富士見緑地 (Ⅰ)(仮)	5.5	修景緑地 休息緑地	既定計画 (うち3.9ha 既設)	港湾労働者や来訪者が利 用する休憩の場として必 要な区域を確保する。	既定計画どおり、 既設の緑地と一体 的な配置とする。
	富士見親水 緑地(Ⅰ)(仮)	1.2	親水緑地	新規計画	折戸湾に環状に配置する 親水緑地の一部として必 要な区域を確保する。	富士見親水緑地 (Ⅱ)(仮)との連続 性を考慮した配置 とする。
	富士見親水 緑地(Ⅱ)(仮)	0.2	親水緑地	新規計画	折戸湾に環状に配置する 親水緑地(遊歩道)として 必要な区域を確保する。	折戸湾の水際線及 び折戸貯木場波除 堤に配置する。
折戸	折戸潮彩公園	2.3	休息緑地	既定計画 (うち1.6ha 既設)	港湾労働者や来訪者が利 用する休憩の場として必 要な区域を確保する。	既定計画どおり、 既設の緑地と一体 的な配置とする。
	折戸親水緑地 (Ⅰ)(仮)	1.1	親水緑地	新規計画	折戸湾に環状に配置する 親水緑地(遊歩道)として 必要な区域を確保する。	折戸湾の水際線及 び折戸貯木場波除 堤に配置する。
	折戸親水緑地 (Ⅱ)(仮)	1.3	親水緑地	新規計画	折戸湾に環状に配置する 親水緑地の一部として必 要な区域を確保する。	折戸親水緑地(Ⅰ) (仮)との連続性を 考慮した配置とす る。

以下の既定計画を削除する。

袖師地区 : 袖師緑地(Ⅰ)(仮) 面積 0.2ha

袖師緑地(Ⅱ)(仮) 面積 3.0ha

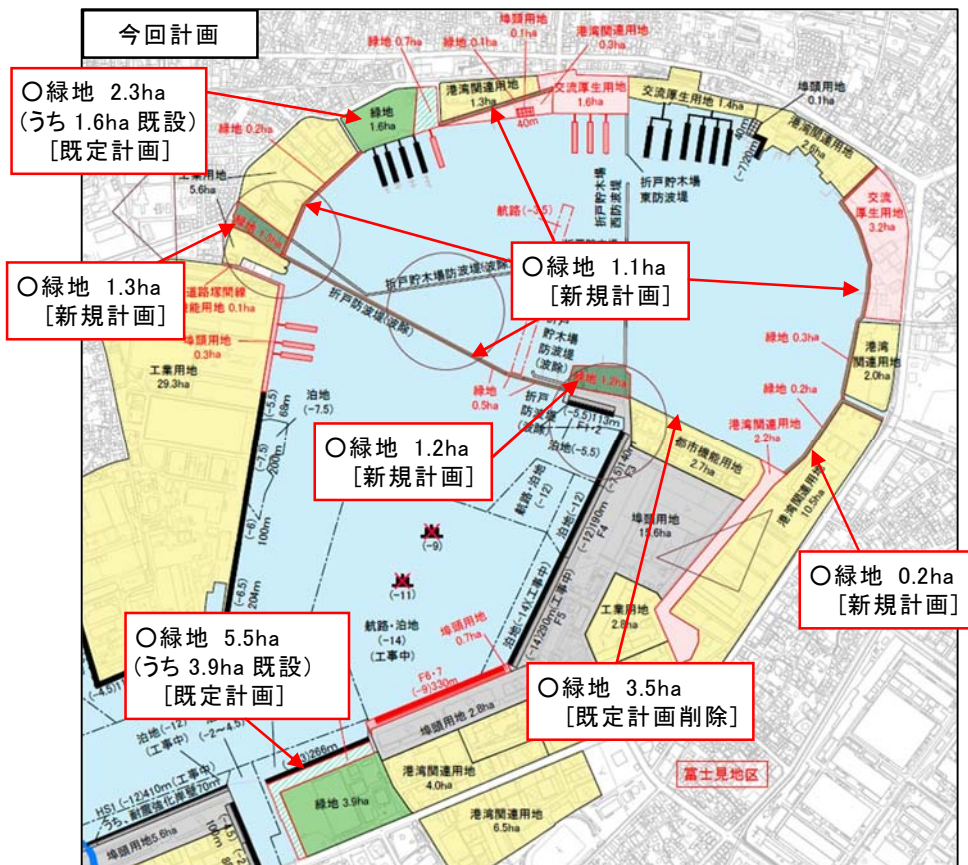
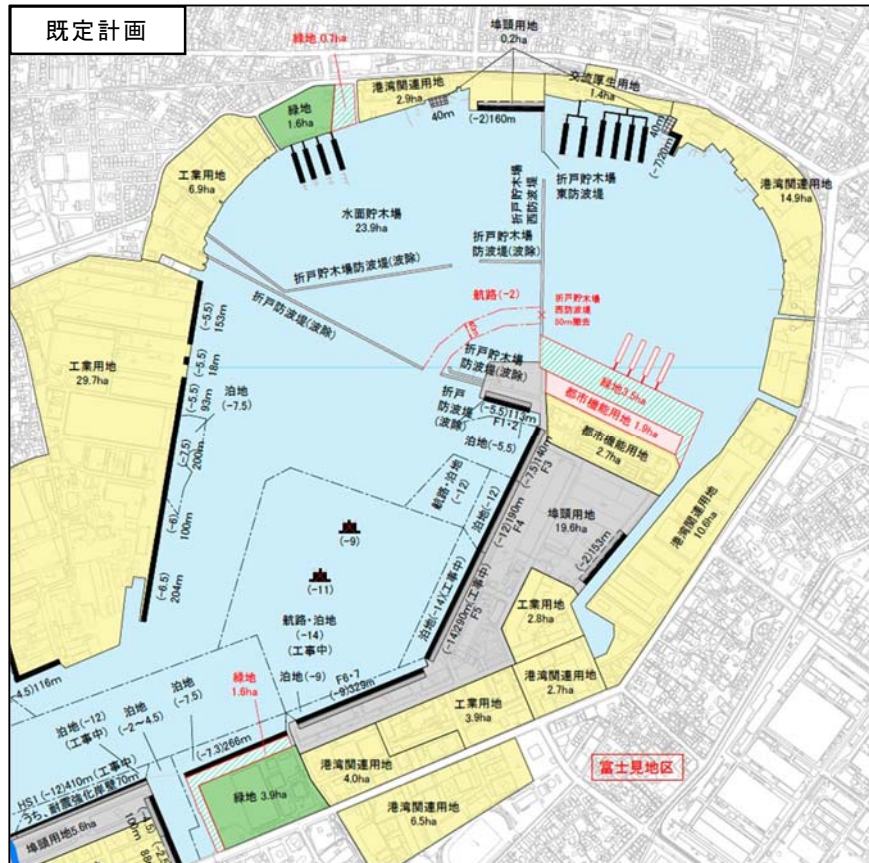
富士見地区 : 富士見緑地(Ⅱ)(仮) 面積 3.5ha



図IV-1-3(1) 今回計画する緑地位置図(新興津・興津、袖師地区)



図IV-1-3(2) 今回計画する緑地位置図(日の出地区)



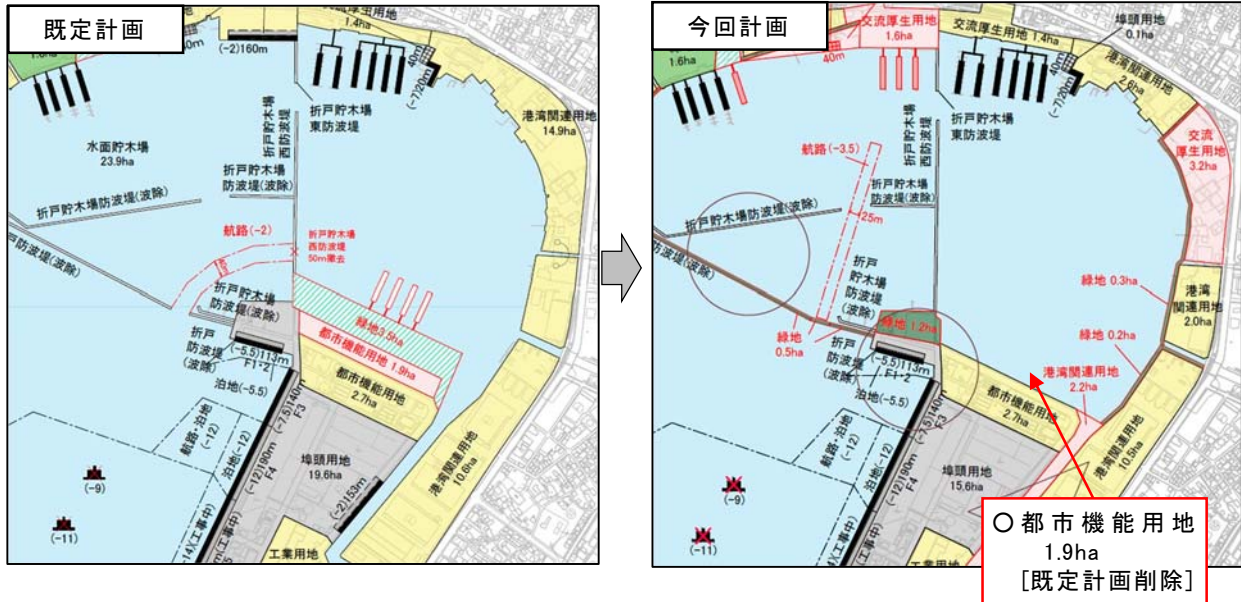
図IV-1-3(3) 今回計画する緑地位置図(富士見、折戸地区)



## 2 下水処理場の立地計画への対応

下水処理場の立地需要の変化に対応し、以下の土地造成及び土地利用の既定計画を削除する。

富士見地区 都市機能用地 面積 1.9ha



図IV-2-1 削除する都市機能用地位置図

## V 土地造成及び土地利用計画に関する資料

### 1 土地造成計画

#### (1) 土地造成の必要性

##### ① 新興津・興津地区

- ・外貿コンテナターミナルの再編計画に伴い、外内貿コンテナ貨物の効率的な荷役・荷さばき・保管を行うための埠頭用地や港湾関連用地のほか、コンテナ車両の円滑な流動を確保する臨港道路を配置するため、興津第一埠頭と興津第二埠頭間を埋め立てることによる土地造成を計画する必要があることから、既定計画どおりとする。
- ・海洋性レクリエーション拠点を形成する人工海浜及び海浜緑地を確保する土地造成計画については、既定計画どおりとする。
- ・日常的には港湾労働者や来訪者の休息の場として、また震災時には、救援・復旧活動の拠点として利用される緑地を造成する必要があることから、既定計画どおりとする。

##### ② 袖師地区

- ・公共埠頭計画等に対応し、効率的な荷役・荷さばき・保管を行うための埠頭用地や港湾関連用地のほか、埠頭間交通の円滑化を図るための臨港道路を配置するため、新たな土地造成を計画する必要がある。また、同計画に対応するため、既定計画の緑地の造成計画を削除する。
- ・内外貿貨物取扱いや危険物取扱いに対応し、袖師第二埠頭先端部に埠頭用地及び危険物取扱施設用地を確保するため、新たな土地造成を計画する必要がある。

##### ③ 江尻地区

- ・内貿貨物取扱いや旅客機能等の多目的な利用形態等に対応するため、埠頭用地を造成する必要があることから、既定計画どおりとする。

##### ④ 富士見地区

- ・公共埠頭計画等にあわせて荷さばき等に必要な埠頭用地を確保するため、新たな土地造成を計画する必要がある。
- ・外内貿バルク貨物の集約に伴い取扱貨物の多様化に対応するため、倉庫用地等が必要となることから、村松運河に新たな土地造成を計画する必要がある。
- ・折戸湾に環状に配置する親水緑地に必要な用地を確保するため、新たな土地造成を計画する必要がある。
- ・下水処理場の立地需要の変化に対応し、都市機能用地の造成計画を削除する。
- ・マリナー計画の削除に伴い、マリナー施設と一体的に機能するよう計画した緑地の造成計画を削除する。

##### ⑤ 折戸地区

- ・折戸湾に環状に配置する親水緑地に必要な用地を確保するため、新たな土地造成を計画する必要がある。

(2) 土地造成に係る土地利用の区分別面積

土地の造成に係る土地利用の区分別面積とその主な内容及び配置の考え方は、次のとおりである。

表 V-1-1(1) 土地造成に係る土地利用の区分別面積

地区名	土地利用区分	面積 (ha)		主な内容	今回計画	面積及び配置の考え方
			うち造成			
新興津・興津	埠頭用地	11.0	11.0	荷さばき地	既定計画	コンテナバース背後に荷さばき等に必要な用地を確保する
	港湾関連用地	18.0	6.8	倉庫用地等	既定計画	コンテナ貨物等を保管するために必要な用地を確保する。
	交通機能用地	1.6	0.6	道路用地	既定計画	臨港道路新興津1号線の計画に必要な用地を確保する。
		1.2	0.2	道路用地	既定計画	臨港道路興津袖師線の計画に必要な用地を確保する。
	緑地	4.3	4.3	海浜レクリエーション用地	既定計画	新興津人工海浜と一体的に機能するために必要な用地を確保する。
		2.7	1.0	休息緑地	既定計画	休息緑地として機能するとともに、大規模地震対策施設と一体的に機能するために必要な用地を確保する。
袖師	埠頭用地	4.1	4.1	エプロン荷捌き地	新規計画	新規に計画する公共埠頭に荷さばき等に必要な用地を確保する。
	港湾関連用地	2.5	1.0	倉庫用地等	既定計画の変更計画	RORO貨物等を保管するために必要な用地を確保する。
		4.0	0.3	流通加工施設	既定計画	興津第二埠頭と袖師第一埠頭間に用地を造成し、流通加工施設用地として必要な用地を確保する。
	交通機能用地	1.0	0.6	臨港道路	既定計画	臨港道路興津袖師線の計画に必要な用地を確保する。
	危険物取扱施設用地	2.3	2.3	タンク用地等	新規計画	新規に計画する公共埠頭にタンク等を配置するために必要な用地を確保する。

表V-1-1(2) 土地造成に係る土地利用の区分別面積

地区名	土地利用区分	面積 (ha)		主な内容	今回計画	面積及び配置の考え方
			うち造成			
江 尻	埠頭用地	1.5	1.0	エプロン 荷さばき地	既定計画	内貿貨物取扱や旅客機能等の多目的な利用形態に対応するために必要な用地を確保する。
富士見	埠頭用地	0.7	0.7	エプロン	新規計画	公共埠頭計画にあわせて荷さばき等に必要な用地を確保する。
	港湾関連用地	2.2	2.2	保管用地	新規計画	村松運河に用地を造成し、倉庫用地等に必要な用地を確保する。
	緑地	0.2	0.1	親水緑地	新規計画	富士見親水緑地(Ⅱ)(仮)の計画に必要な用地を確保する。
折 戸	埠頭用地	0.1	0.1	船揚場	既設の変更計画	今回計画で移設する船揚場と一体となり、荷さばき等を行うために必要な用地を確保する。
	港湾関連用地	0.3	0.3	倉庫等	新規計画	水際線と一体的に利用される倉庫用地等に必要な用地を確保する。
	緑地	1.1	0.5	親水緑地	新規計画	折戸親水緑地(Ⅰ)(仮)の計画に必要な用地を確保する。
合 計		58.8	37.1			

以下の土地造成に係る土地利用計画を削除する。

袖師地区 : 緑地 3.0ha

富士見地区 : 緑地 3.5ha

都市機能用地 1.9ha

## 2 土地利用計画

### (1) 土地造成に係らない土地利用計画

土地造成に係らない土地利用の区分別面積と変更の理由は、次のとおりである。

表 V-2-1 土地造成に係らない土地利用計画

地区名	変更前		変更後		変更理由
	土地利用	面積(ha)	土地利用	面積(ha)	
袖 師	緑地	0.2	埠頭用地	0.2	既設の埠頭用地と一体的な利用を図るため埠頭用地に変更する。
日の出	埠頭用地	0.1	緑地	0.1	既設の緑地と一体的な利用を図るため緑地に変更する。
	交通機能用地	0.2	緑地	0.2	既設の緑地と一体的な利用を図るため緑地に変更する。
富士見	埠頭用地	1.2	緑地	1.2	新規に計画する折戸湾の親水緑地の一部とするため緑地に変更する。
	港湾関連用地	0.1	緑地	0.1	新規に計画する折戸湾の親水緑地と清水港線跡遊歩道との連続性を確保するため緑地に変更する。
折 戸	港湾関連用地	1.6	交流厚生用地	1.6	新規に計画するマリーナと一体的な利用を図るため交流厚生用地に変更する。
	港湾関連用地	3.2	交流厚生用地	3.2	土地需要の変化に対応した土地利用を図るため交流厚生用地に変更する。
	工業用地	1.3	緑地	1.3	新規に計画する折戸湾の親水緑地の一部とするため緑地に変更する。
塚 間	工業用地	0.4	埠頭用地	0.3	新規に計画する小型船だまりと一体的な利用を図るため埠頭用地に変更する。
			交通機能用地	0.1	新規に計画する小型船だまりへアクセスする臨港道路とするため交通機能用地に変更する。
貝 島	廃棄物処理用地	26.0	公共用地	25.3	廃棄物処理終了後の土地利用を留保するものとして、公共用地に変更する。
			埠頭用地	0.7	新規に計画する公共埠頭と一体的な利用を図るため埠頭用地に変更する。

(2) 土地利用計画

土地利用計画の変更後と変更前は、次のとおりである。

表 V-2-2 変更後の土地利用計画

(単位:ha)

用途 地区名	埠頭 用地	港湾関 連用地	交流厚 生用地	工業 用地	都市機 能用地	交通機 能用地	危険物 取扱施 設用地	緑地	廃棄物 処理施 設用地	海面処 分用地	公共 用地	合計
新興津・興津	(56.0)	(41.5)	(1.8)			(8.0)		(18.7)				(126.0)
	56.0	41.5	1.8			8.0		18.7				126.0
袖 師	(48.6)	(9.3)		(49.5)		(5.1)	(25.2)					(137.7)
	48.6	9.3		49.5	2.6	5.1	25.2					140.3
江 尻	(17.8)	(7.6)		(19.4)		(1.3)						(46.1)
	17.8	7.6		19.4		1.3						46.1
日 の 出	(6.2)	(9.4)	(5.6)			(0.7)		(4.5)				(26.4)
	6.2	9.4	5.6			0.7		4.5				26.4
富 士 見	(19.1)	(25.9)		(6.7)				(6.9)				(58.6)
	19.1	25.9		6.7	2.7			6.9				61.3
折 戸	(0.2)	(6.2)	(6.2)	(5.6)				(4.7)				(22.9)
	0.2	6.2	6.2	5.6				4.7				22.9
塚 間	(0.8)			(56.2)		(0.1)						(57.1)
	0.7			56.3		0.1						57.1
貝 島	(0.7)			(76.3)		(0.8)					(25.3)	(103.1)
	0.7			76.3		0.8					25.3	103.1
三 保	(0.5)	(3.6)		(4.8)								(8.9)
	0.5	3.6		4.8								8.9
合 計	(149.9)	(103.5)	(13.6)	(218.5)		(16.0)	(25.2)	(34.8)			(25.3)	(586.8)
	149.8	103.5	13.6	218.6	5.3	16.0	25.2	34.8			25.3	592.1

注1:( )は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に、特に密接に関連する土地利用計画で内数である。

注2:端数整理のため、内訳の和は必ずしも合計とならない。

表V-2-3 変更前の土地利用計画

(単位:ha)

用途 地区名	埠頭	港	湾	交	流	工	業	都	市	交	通	危	険	物	緑	廃	棄	物	海	面	公	共	合 計
	用地	関	連	厚	生	用	地	機	能	機	能	取	扱	施	地	処	物	用	分	用	地	合 計	
新興津・興津	(56.0) 56.0	(41.5) 41.5	(1.8) 1.8							(8.0) 8.0				(18.7) 18.7									(126.0) 126.0
袖 師	(44.3) 44.3	(6.8) 6.8				(49.5) 49.5		2.6		(5.1) 5.1		(22.9) 22.9		(3.2) 3.2									(131.8) 134.4
江 尻	(17.8) 17.8	(7.6) 7.6				(19.4) 19.4				(1.3) 1.3													(46.1) 46.1
日 の 出	(6.3) 6.3	(9.4) 9.4	(5.7) 5.7							(0.8) 0.8				(4.2) 4.2									(26.4) 26.4
富 士 見	(19.6) 19.6	(23.8) 23.8				(6.7) 6.7		4.6						(9.0) 9.0									(59.1) 63.7
折 戸	(0.2) 0.2	(17.8) 17.8	(1.4) 1.4			(6.9) 6.9								(2.3) 2.3									(28.6) 28.6
塚 間	(0.4) 0.4					(56.7) 56.7																	(57.1) 57.1
貝 島						(76.3) 76.3				(0.8) 0.8						(26.0) 26.0							(103.1) 103.1
三 保	(0.5) 0.5	(3.6) 3.6				(4.8) 4.8																	(8.9) 8.9
合 計	(145.1) 145.1	(110.5) 110.5	(8.9) 8.9			(220.3) 220.3		7.2		(16.0) 16.0		(22.9) 22.9		(37.4) 37.4		(26.0) 26.0							(587.1) 594.3

注1:( )は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に、特に密接に関連する土地利用計画で内数である。  
注2:端数整理のため、内訳の和は必ずしも合計とにならない。

### 3 海浜計画

新興津・興津地区の海浜は既定計画どおりとする。

表V-3-1 海浜計画

単位:m

用途 地区名	海 浜
新興津・興津	(800m) 800m
計	(800m) 800m

注) ( )は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に、特に密接に関連する土地利用計画で内数である。

#### 4 臨港地区の範囲

清水港の現在の臨港地区は、令和2年8月3日に指定されたもので、面積は約509.2haである。

今後、港湾計画の遂行に伴い、港湾の管理運営を円滑に行うために必要と考えられる臨港地区（管理者の案）は、次のとおりである。

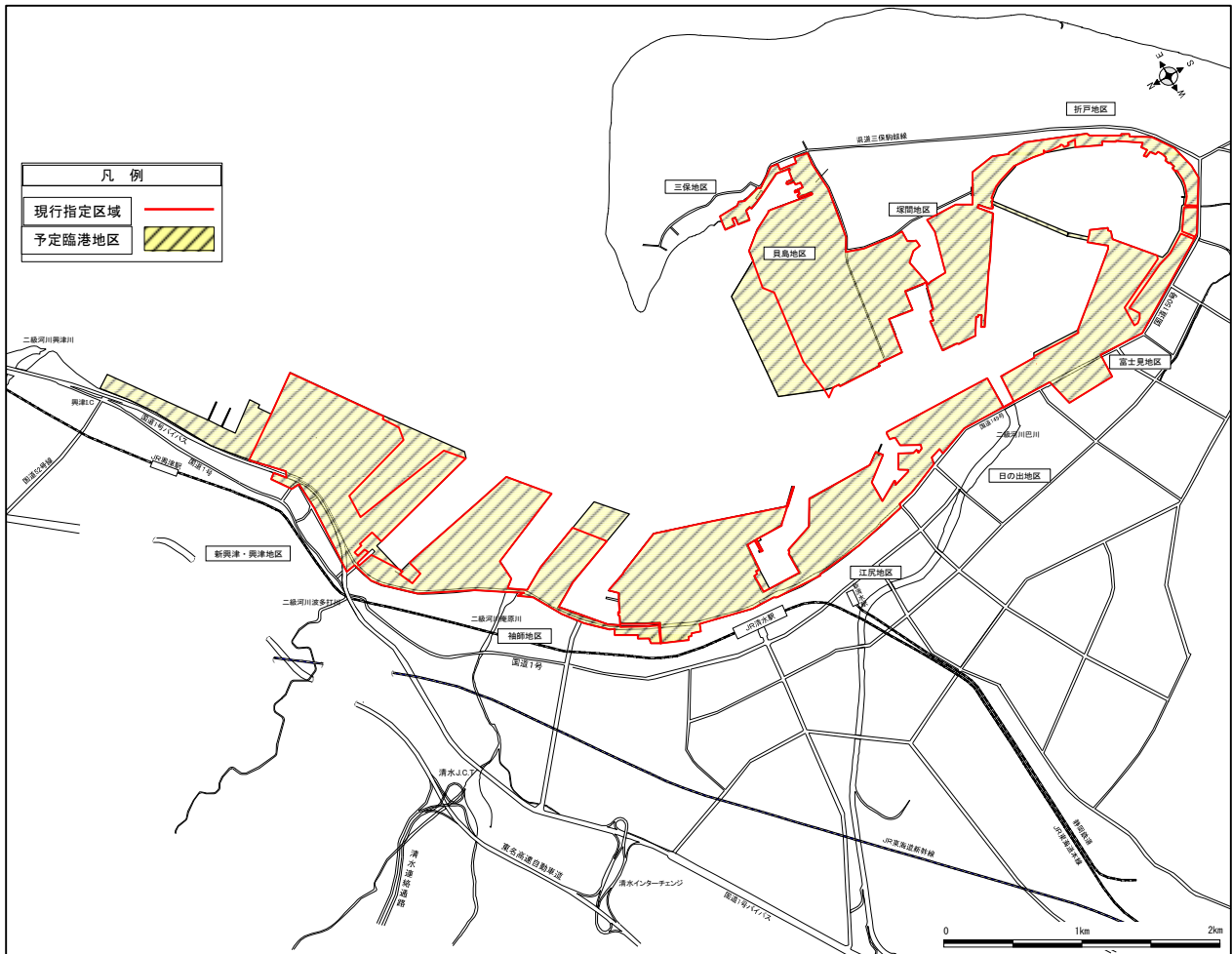


図 V-4-1 臨港地区の範囲



## 5 地盤高

### (1) 浸水想定

静岡県第4次地震被害想定（第一次報告）（平成25年6月）により、南海トラフ巨大地震により想定される津波浸水域図がとりまとめられている。

清水港周辺における浸水想定は、図V-4-2に示すとおりである。

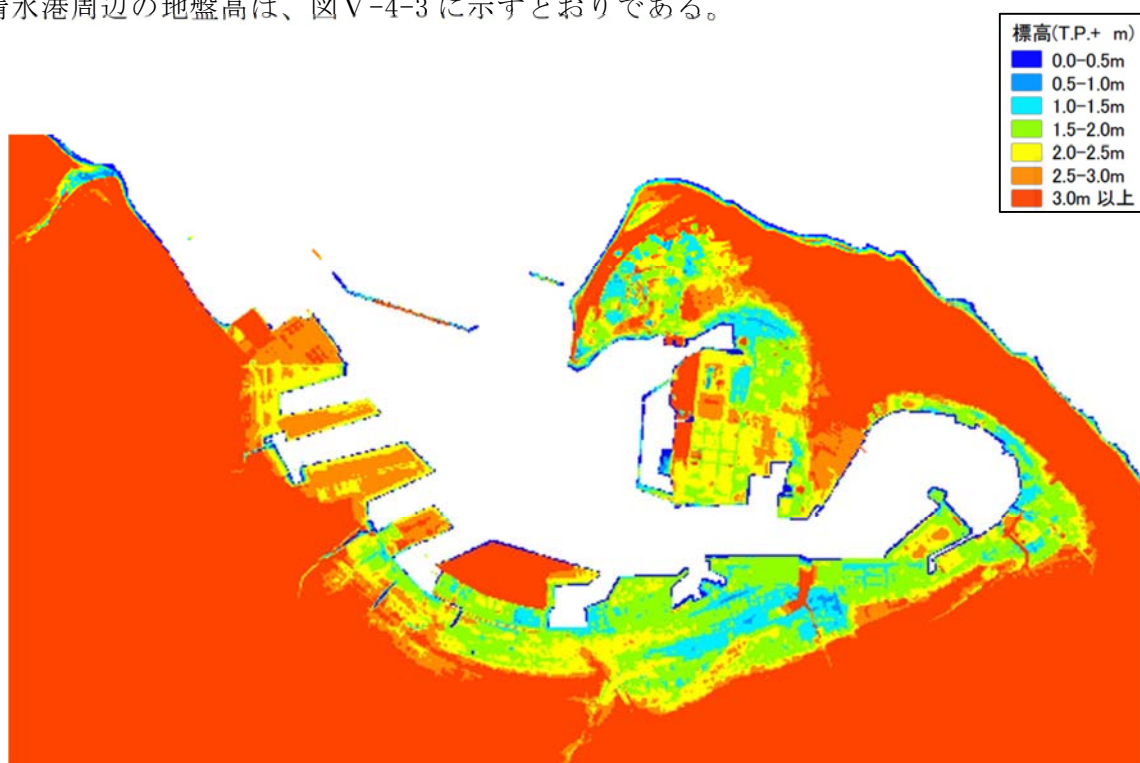


資料：静岡県第4次地震被害想定（第一次報告）（平成25年6月）

図V-4-2 清水港周辺の浸水想定

## (2) 地盤高

清水港周辺の地盤高は、図V-4-3に示すとおりである。



資料：国土地理院地図

図V-4-3 清水港周辺の地盤高

## VI 港湾の効率的な運営に関する資料

### 1 効率的な流通業務を特に促進する区域

産業構造の変化、港湾物流の高度化・多様化に対応した国際物流拠点を形成するため、以下の区域において、効率的な流通業務を特に促進するように措置することを計画する。

国際海上コンテナ輸送に係る荷さばきであって、流通加工を伴うものの用に供する荷さばき施設等を新興津・興津地区に配置する。

## Ⅶ その他重要事項の計画に関する資料

### 1 国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設

今回新規に計画している施設及び既に計画されている施設のうち、本港が国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設は次のとおりである。

#### 新興津・興津地区

泊地 水深 16m 面積 3.9 h a [既定計画の変更計画]

航路・泊地 水深 16m 面積 78.9 h a [新規計画]

岸壁 2 バース 水深 16m 延長 560m [既定計画の変更計画] SO-3・4

臨港道路新興津 1 号線 (区間 A) [既設の変更計画]

起点：新興津・興津地区新興津港湾関連用地

終点：新興津・興津地区公共埠頭中央 4 車線

臨港道路新興津 1 号線 (区間 B) [既定計画]

起点：新興津・興津地区公共埠頭中央

終点：新興津・興津地区公共埠頭南端 4 車線

臨港道路興津線 (区間 A) [既設の変更計画]

起点：袖師臨港道路

終点：新興津・興津地区港湾関連用地内 4 車線

臨港道路興津線 (区間 B) [既定計画の変更計画]

起点：新興津・興津地区港湾関連用地内

終点：臨港道路新興津 1 号線 4 車線

臨港道路興津袖師線 (区間 A) [既定計画の変更計画]

起点：臨港道路興津線

終点：臨港道路興津袖師線 (区間 B) 2 車線

#### 袖師地区

泊地 水深 12m 面積 1.1 h a [新規計画]

航路・泊地 水深 12m 面積 6.5 h a [新規計画]

岸壁 3 バース 水深 12m 延長 720m (既設) (RORO 船用) [既設の変更計画]

SD-6・7・8

岸壁 1 バース 水深 12m 延長 230m [新規計画] SD-21

臨港道路興津袖師線（区間 B）〔既定計画の変更計画〕

起点：臨港道路興津袖師線（区間 A）

終点：臨港道路袖師第一埠頭 3 号道路 2 車線

臨港道路袖師第一埠頭 3 号道路〔既設の変更計画〕

起点 袖師臨港道路

終点 袖師第一埠頭埠頭用地 4 車線

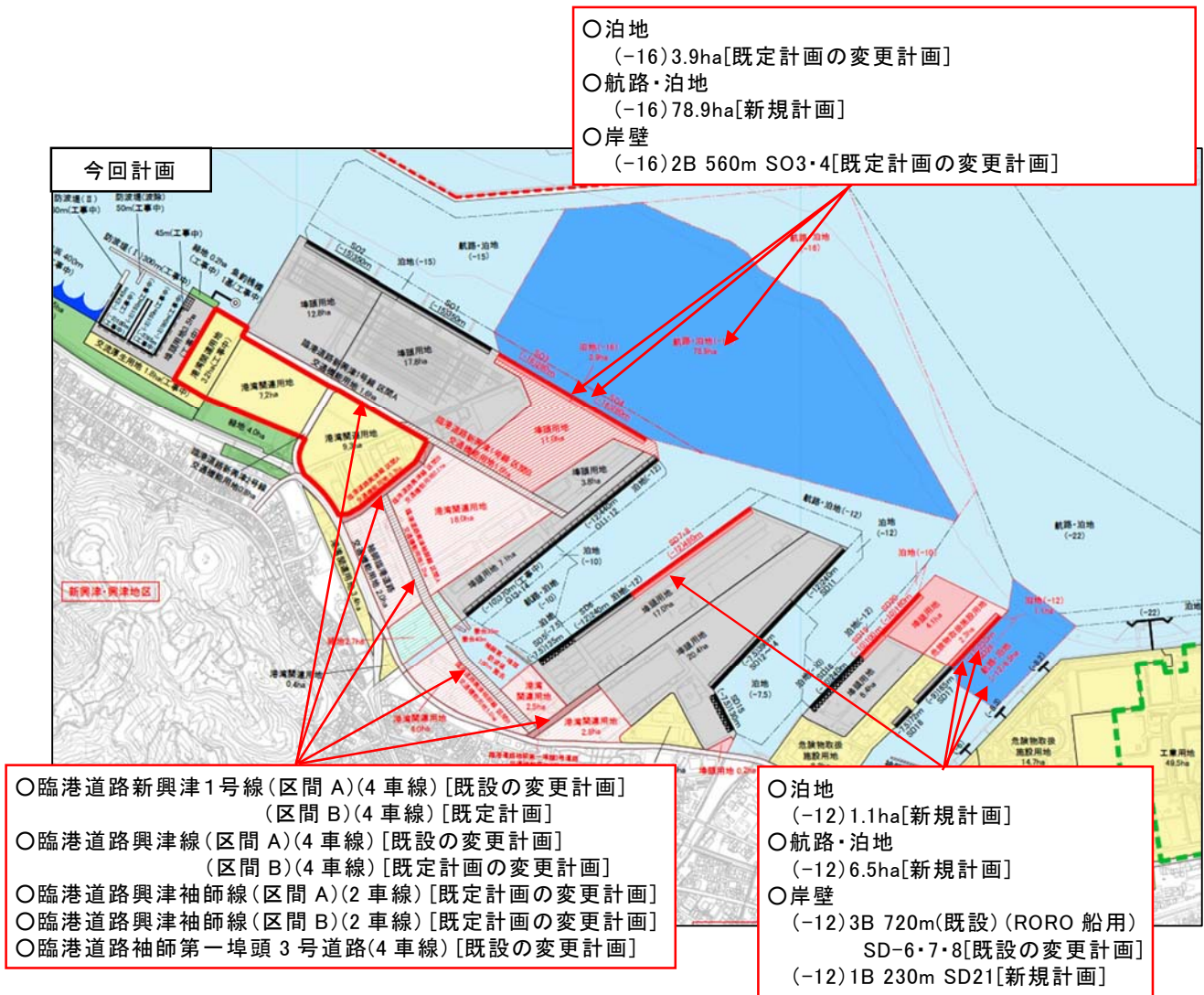


図 VII-1-1 国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設

## 2 港湾及び港湾に隣接する地域の保全

### (1) 港湾における防災機能向上のための取り組み

静岡県では、東海地震発生の切迫性や津波による甚大な被害予想が示されている。そのため、清水港でも従来から、施設の耐震性強化や液状化対策、海岸保全施設の整備などを進めてきたが、経済産業活動の増大に伴う人口・資産の集積や、市民が訪れる機会の増加などにより、防災機能のさらなる向上に取り組む必要がある。

そこで、港湾の防災上の役割を踏まえ、被害の防止・軽減対策を図るため、ハードとソフトを複合させた対策を講じていくものとする。

そのために、行政と民間が一体となった「清水港防災対策連絡協議会」によって、「清水港みなと機能継続計画」(みなと BCP)をもとにした被災時の協力関係の維持・向上がなされるよう努めることとする。

### 3 大規模地震対策施設計画

#### (1) 緊急物資輸送の拠点として機能するために必要な施設

##### ① 大規模地震対策施設の現況

大規模地震対策施設の現況は、次のとおりである。

表Ⅶ-3-1 大規模地震対策施設の現況(緊急物資輸送対応の施設)

機能	地区名	施設名	水深	ハース数	延長	状況
緊急物資 輸送用	新興津 ・興津	興津 11・12 号岸壁	-12m	2	440m	既設
		興津 13・14 号岸壁	-10m	2	370m	既設(工事中)
	日の出	日の出新 1・2 号岸壁	-12m	2	480m	既設
広場	新興津 ・興津	新興津緑地 面積 4.0ha				既設
		興津緑地 面積 2.7ha				既定計画
	日の出	日の出緑地 面積 2.7ha				既設
		日の出駐車場 面積 1.1ha				既設
緊急輸送 道路	臨港道路新興津 1 号線		4 車線			既定計画(一部既設)
	臨港道路新興津 2 号線		4 車線			既設
	臨港道路興津線		2 車線			既定計画(一部既設)
	臨港道路興津袖師線		2 車線			既定計画
	袖師臨港道路		4 車線			既設

##### ② 緊急物資輸送用岸壁の必要性

江尻地区においては、東日本大震災では、機動性が高い内航フェリーの活用で被災地での救援・復旧活動の大きな足がかりになったことから、内航フェリーが利用するの江尻地区の江尻 11・12 号岸壁においては、大規模地震が発生した際の物資の緊急輸送、住民の避難等に供するため、耐震化を図る必要がある。

##### ③ 大規模地震対策施設計画(緊急物資輸送対応の施設)

今回計画している施設のうち、以下の施設について大規模地震対策施設として計画する。

表 VII-3-2 大規模地震対策施設計画(緊急物資輸送対応の施設)

機能	地区名	施設名	水深	バース数	延長	今回計画
緊急物資輸送用	新興津・興津	興津 11・12 号岸壁	-12m	2	440m	既設
		興津 13・14 号岸壁	-10m	2	370m	既定計画(工事中)
	江尻	江尻 11・12 号岸壁	-4.5m	-	130m	既定計画の変更計画
	日の出	日の出新 1・2 号岸壁	-12m	2	480m	既設
広場	新興津・興津	新興津緑地 面積 4.0ha				既設
		興津緑地 面積 2.7ha				既定計画
	日の出	日の出緑地 面積 3.0ha (うち 2.7ha 既設)				既設の変更計画
		日の出駐車場 面積 1.1ha				既設
緊急輸送道路	臨港道路新興津 1 号線 (区間 A)		4 車線			既設の変更計画
	臨港道路新興津 1 号線 (区間 B)		4 車線			既定計画
	臨港道路興津線 (区間 A)		4 車線			既設の変更計画
	臨港道路興津線 (区間 B)		4 車線			既定計画の変更計画
	臨港道路興津袖師線 (区間 A)		2 車線			既定計画の変更計画
	臨港道路興津袖師線 (区間 B)		2 車線			既定計画の変更計画
	袖師臨港道路		4 車線			既設

④ 大規模地震対策施設の計画位置

大規模地震対策施設の計画位置は、次のとおりである。

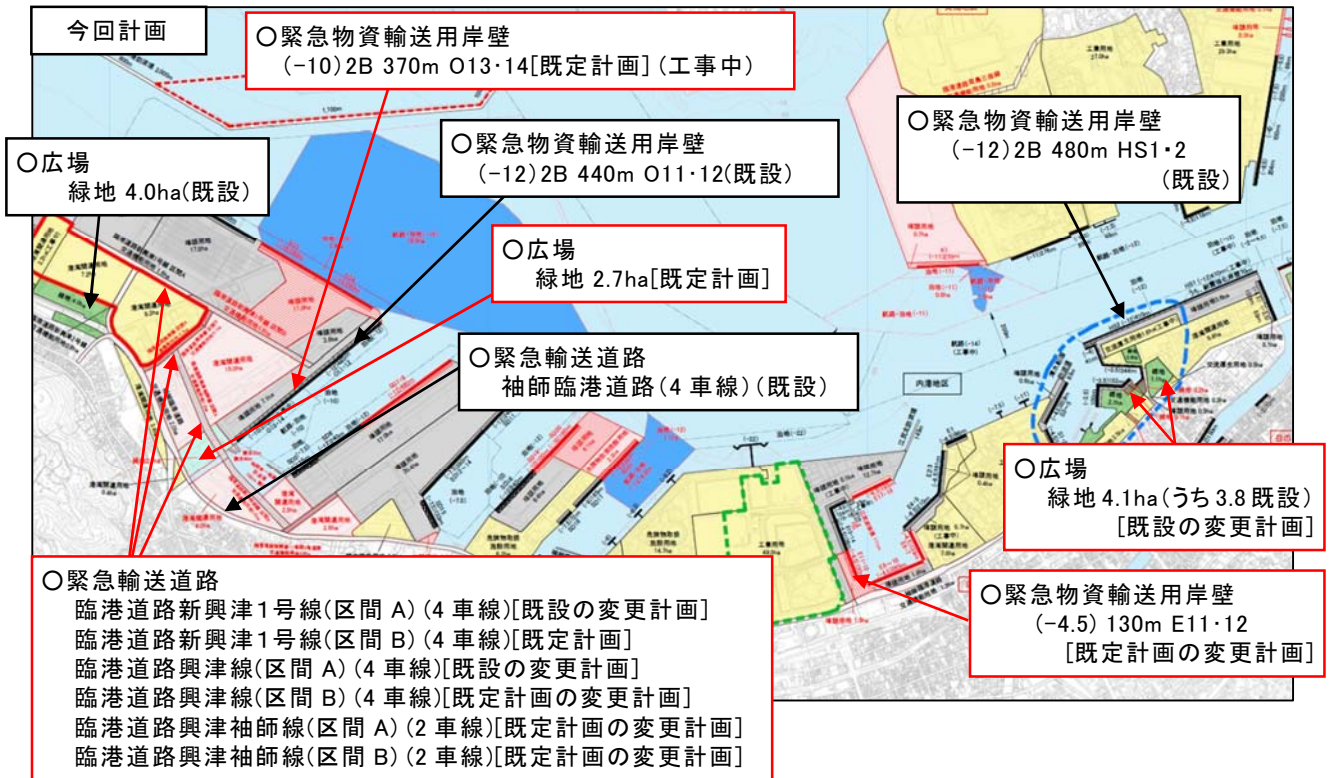


図 VII-3-1 大規模地震対策施設計画位置図(緊急物資輸送対応の施設)



(2) 幹線貨物輸送の拠点として機能するために必要な施設

① 大規模地震対策施設の現況

大規模地震対策施設の現況は、次のとおりである。

表 VII-3-3 大規模地震対策施設の現況(幹線貨物輸送対応の施設)

機能	地区名	施設名	水深	バース数	延長	状況
幹線貨物輸送用	新興津・興津	新興津1・2号岸壁	-15m	2	700m	既設 (コンテナ船用)
幹線貨物 輸送道路	臨港道路新興津1号線 4車線					既定計画 (一部既設)
	臨港道路新興津2号線 4車線					既設
	臨港道路興津線 2車線					既定計画 (一部既設)
	臨港道路興津袖師線 2車線					既定計画
	袖師臨港道路 4車線					既設

② 幹線貨物輸送用岸壁の必要性

東日本大震災の教訓を活かすとともに、切迫する大規模地震の被災による経済活動等への影響を最小限とするため、幹線貨物輸送用岸壁が必要である。

③ 大規模地震対策施設計画(幹線貨物輸送対応の施設)

今回計画している施設のうち、幹線貨物輸送の拠点として機能するために必要な施設を大規模地震対策施設として計画する。

表 VII-3-4 大規模地震対策施設計画(幹線貨物輸送対応の施設)

機能	地区名	施設名	水深	ハース数	延長	今回計画
幹線貨物輸送用	新興津・興津	新興津1・2号岸壁	-15m	2	700m	既設(コンテナ船用)
		新興津3・4号岸壁	-16m	2	560m	既定計画の変更計画
	袖師	袖師7・8号岸壁	-12m	2	480m	既設の変更計画(RORO船用)
幹線貨物輸送道路	臨港道路新興津1号線(区間A)		4車線			既設の変更計画
	臨港道路新興津1号線(区間B)		4車線			既定計画
	臨港道路興津線(区間A)		4車線			既設の変更計画
	臨港道路興津線(区間B)		4車線			既定計画の変更計画
	臨港道路興津袖師線(区間A)		2車線			既定計画の変更計画
	臨港道路興津袖師線(区間B)		2車線			既定計画の変更計画
	袖師臨港道路		4車線			既設
	臨港道路袖師第一埠頭3号道路		4車線			既設の変更計画

④ 大規模地震対策施設の計画位置

大規模地震対策施設の計画位置は、次のとおりである。

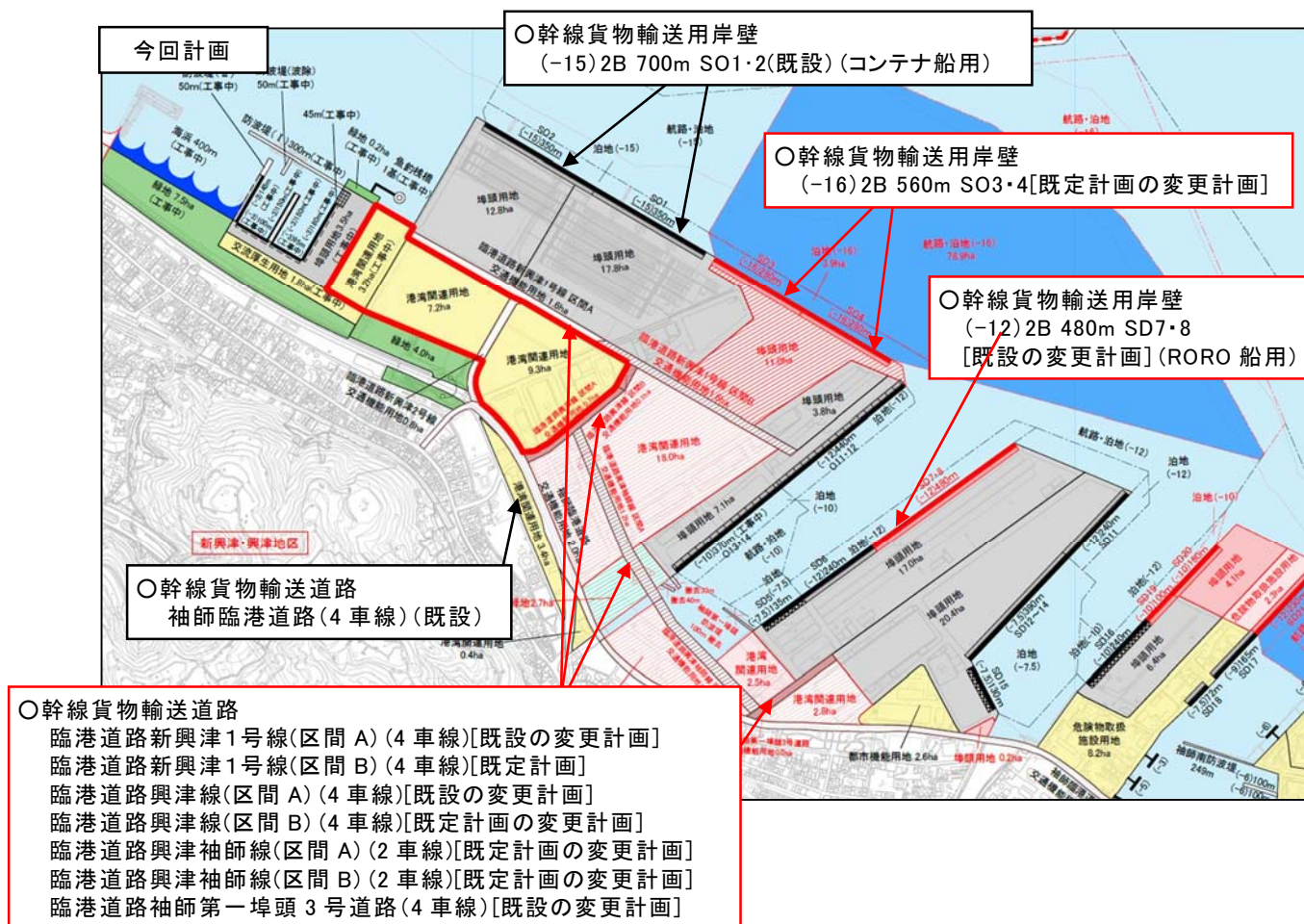


図 VII-3-2 大規模地震対策施設計画位置図(幹線貨物輸送対応の施設)

## 4 港湾施設の利用

### (1) 物資補給等のための施設

#### ①物資補給岸壁の必要性

清水港では燃料補給等のために係留している貨物船や内航タンカー及び港内に休憩している冷凍船、作業船、官公庁船等が多くみられる。円滑な岸壁等の利用を図るため、これら内航船舶及び小型船舶の待機並びに物資補給の用に対応する施設が必要である。

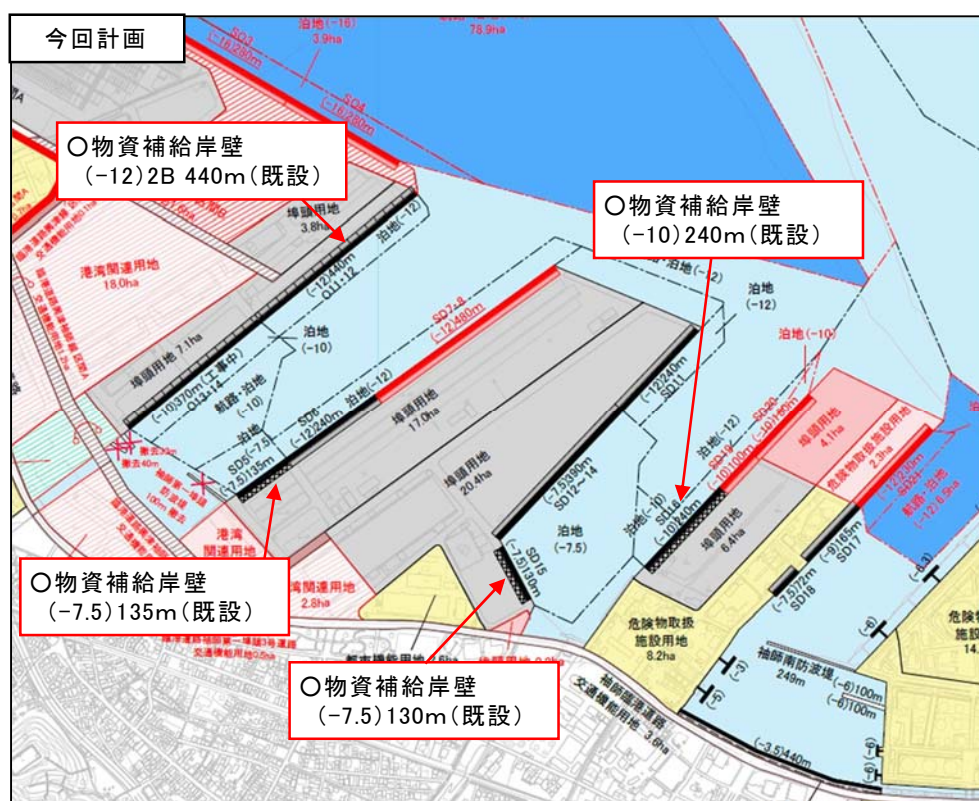
よって、既存施設を有効に活用し、物資補給等のための施設を計画する。

#### ②物資補給等の施設の規模及び配置

物資補給等の施設の規模及び配置の考え方は、次のとおりである。

表Ⅶ-4-1 物資補給等のための施設

地区名	施設名	水深	バース数	延長	規模及び配置の考え方
新興津・興津	興津 11・12 号岸壁	-12m	2	440m	施設の規模及び配置にあたっては、不荷役船等の現状の係留状況を踏まえ、また、各地区の貨物取扱いを勘案し設定
袖 師	袖師 5 号岸壁	-7.5m	1	135m	
	袖師 15 号岸壁	-7.5m	1	130m	
	袖師 16 号岸壁	-10m	1	240m	



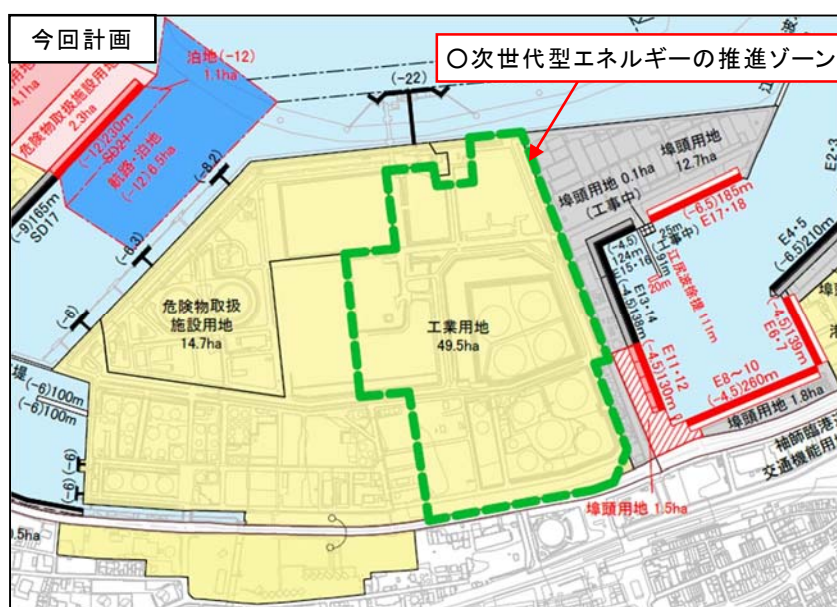
図Ⅶ-4-1 物資補給等のための施設位置図

## 5 その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項

### (1) 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化

燃料電池やカーボンニュートラルな電力など次世代型エネルギーの活用により、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を進めることで、地球温暖化防止に貢献していく。

特に、袖師地区は、民間企業が地産地消による自立型エネルギーの供給体制の整備や最新技術を活用したエネルギーの需給の効率化・多様化、更には、水素の活用の検討を先駆的に進めている。そこで、当該地区を「次世代型エネルギーの推進ゾーン」と位置付け、持続可能な地域づくりにも資するクリーンなエネルギーの供給体制を構築し、ここから港全域の脱炭素化に向けて取組んでいく。



図Ⅶ-5-1 次世代型エネルギーの推進ゾーンの位置図

### (2) 港湾景観のさらなる向上

“みなとの魅力づくり”の視点から、恵まれた観光資源と融合した港湾景観の創出を図るため、行政や民間企業、市民の理解と協力のもと、「清水港・みなと色彩計画 ～美しいみなとまちづくり～」の進展に向けて取り組んでいく。

特に、日の出地区は、大型客船の入港時などに多くの人々でにぎわい、日常的にも地域住民の交流活動や憩いの場として利用されている。そこで、「景観形成重点ゾーン」として、市街地の再開発などとも連携しながら周辺への景観向上の発信基地となるシンボリック空間づくりに力を注いでいく。



図VII-5-2 景観形成重点ゾーンの位置図

### (3) 放置等禁止区域等の指定

清水港では、港湾法(昭和25年法律第218号)第37条の11第1項の規定により、清水港の開発、利用又は保全上支障のある放置等の行為を禁止する区域として、平成19年4月3日静岡県告示第481号により清水港港湾区域全域が指定されている。また、同告示において、禁止区域における放置等の行為を禁止する物件が指定されている。

### (4) 開発空間の留保

新興津・興津地区地先については、将来の貨物需要・土地需要に対応するための開発空間として留保し、今後、その具体化を検討する。



図VII-5-3 開発空間の留保区域の位置図