

駿河湾港整備基本計画

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

【概要版】

平成26年4月

静岡県交通基盤部港湾局

はじめに

静岡県は、500kmを超える海岸線に国際拠点港湾1港、重要港湾2港及び地方港湾12港の合計15港の港湾を有している。これらの港湾のうち、国際拠点港湾である清水港、重要港湾である田子の浦港と御前崎港の主要3港を「駿河湾港」と称し、機能分担や相互補完を図りつつ一体的利活用による競争力の強化を目指した「駿河湾港アクションプラン」を平成23年3月に策定した。

駿河湾港は、背後に我が国を代表する“ものづくり産業の集積拠点”を擁し、これら産業の原材料や製品の国内外との輸出入の窓口として、県内はもとより我が国全体の経済発展並びに雇用の創出と維持に多大な貢献を果たしてきた。しかし近年、グローバル化の進展という大きな潮流の中で、ブラジル、ロシア、インド、中国などの新興国が急成長する中、我が国企業の海外進出が進み、国内市場の縮小と相俟って、港湾の国際競争力が相対的に低下しつつある。貨物船の寄港数の減少は製造業の経済活動に大きな打撃を与えることから、静岡県経済の発展にとって駿河湾港の競争力強化は不可欠の課題である。

一方、災害時における港湾の果たすべき役割に目を転じると、大規模災害発災後の緊急物資の受け入れ、海上輸送機能の確保、臨海部産業の事業継続を実現するための港湾機能の充実が求められている。想定される南海トラフ巨大地震津波は、最大で約10万人の人的被害をもたらす恐れがあることから、県民の生命財産を守り、経済活動の早期回復を果たすための駿河湾港の防災・減災対策が必要である。

また、平成25年6月、「富士山」が世界遺産に登録され、さらに富士山を望む三保半島の景勝地「三保松原」が構成資産の一つとなった。これら世界遺産を海から眺める情景を有する駿河湾は絶好の観光資源であり、この資源を活用し観光による地域の活性化が図られるよう、快適で利便性の高い交流空間の形成が求められている。

このような要請に対応し、港湾管理者である静岡県は、「物流・産業」、「防災・危機管理」及び「交流・生活・環境」の3つの視点から、概ね30年先を見通した駿河湾港のあるべき姿とその実現に向けた必要な施策を取りまとめることとした。

本計画は、駿河湾港の機能の高度化、高質化に資する、整備構想の基礎となるものである。なお、各港の港湾計画の改訂の際には、別途、長期構想委員会を立ち上げ、詳細について検討していく。

本計画の策定にあたっては、学識経験者、専門家、港湾関係事業者及び関係行政機関等からなる「駿河湾アクションプラン」推進計画検討委員会を組織し、平成24年9月から4回にわたる委員会において検討を行った。また、パブリックコメントを通じ県民から意見、提案をいただいた。

ここに貴重なご意見をいただいた委員各位に対し、深甚なる敬意を表する次第である。

平成26年4月
静岡県交通基盤部港湾局

目 次

第1章 駿河湾港の課題と果たすべき役割	1
1.1 駿河湾港の現状と課題	1
1.2 駿河湾港のポテンシャル	9
1.3 駿河湾港が果たすべき役割	10
第2章 駿河湾港の将来像と取組施策	11
2.1 駿河湾港の将来像	11
2.2 施策展開の基本方針と取組施策	12
第3章 物流・産業機能の施策の方向	15
3.1 貨物需要の将来見通し	15
3.2 埠頭利用の再編・集約	17
3.3 ターミナルの拡充	20
3.4 港湾用地の有効活用	23
3.5 内陸拠点との連携強化	24
第4章 防災・危機管理機能の施策の方向	26
4.1 避難・防護対策の拡充	26
4.2 緊急対応力の強化	29
4.3 物流機能継続性の確保	32
4.4 広域連携への対応	34
第5章 交流・生活・環境機能の施策の方向	36
5.1 交流機能の強化	36
5.2 レクリエーション機能の強化	42
5.3 自然環境の保全	43
第6章 駿河湾港の整備基本計画	45
6.1 機能分担と連携のあり方	45
6.2 空間利用構想	50
6.3 整備プロジェクト実施計画	54
6.4 港湾別の整備基本計画	66
第7章 今後の展開に向けて	75
参考資料	77

第1章 駿河湾港の課題と果たすべき役割

1.1 駿河湾港の現状と課題

(1) 位置

静岡県は、国際拠点港湾である清水港と重要港湾である田子の浦港、御前崎港の主要3港を「駿河湾港」と位置づけている。駿河湾港は、国土のほぼ中央に位置し、東西に国内輸送の大動脈である東名高速道路や新東名高速道路が整備され、山梨県及び長野県方面には国道52号や建設中の中部横断自動車道などの優れた交通アクセスを有している。

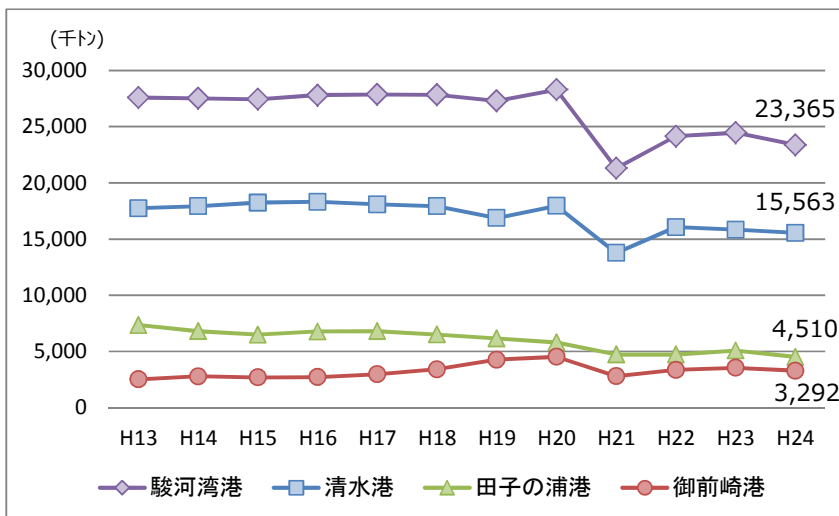


図 1-1 駿河湾港の位置図

(2) 取扱貨物の概況

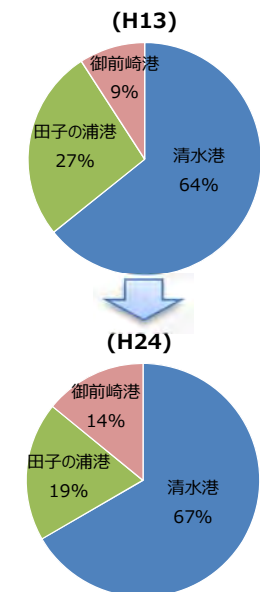
駿河湾港の取扱貨物量は、平成13年の27,595千トンから平成20年の28,291千トンまで緩やかな増加傾向にあったが、世界同時不況の影響により平成21年には21,300千トンと約25%の減少となった。その後、貨物量は回復に転じているものの、やや停滞気味にあり、平成24年は23,365千トンと平成21年の約10%増となっている。

港湾別の貨物量構成比は、平成13年と比較すると清水港が3ポイント増、田子の浦港が8ポイント減、御前崎港が5ポイント増となっている。



資料：各港の港湾統計年報より作成

図 1-2 駿河湾港の港湾別取扱貨物量の推移



資料：各港の港湾統計年報より作成

図 1-3 港湾別取扱貨物量の構成比

【コンテナ貨物】

駿河湾港の外内貿コンテナ貨物取扱個数は、平成19年に61.8万TEUと過去最高を記録したが、世界同時不況の影響により平成21年には42.4万TEUへと約30%減少した。その後は増加に転じ、平成24年には54.4万TEUまで回復している。港湾別では清水港が50.8万TEU、御前崎港が3.6万TEUと、駿河湾港全体の約93%を清水港が扱っている。国土交通省の全国輸出入コンテナ貨物流動調査による静岡県コンテナ貨物の港湾利用状況は、平成20年では静岡県輸出貨物の約62%、輸入貨物の約54%が駿河湾港を利用している。

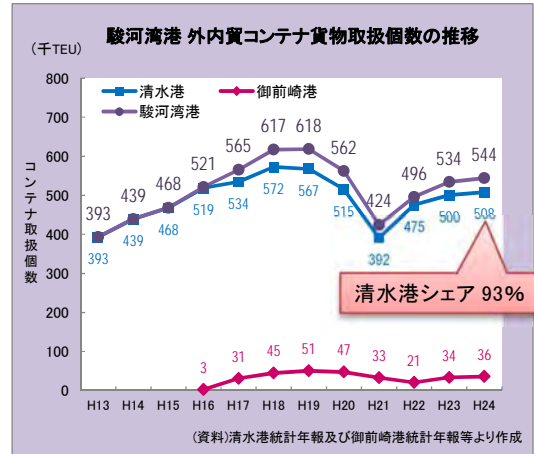


図1-4 駿河湾港コンテナ貨物取扱個数の推移

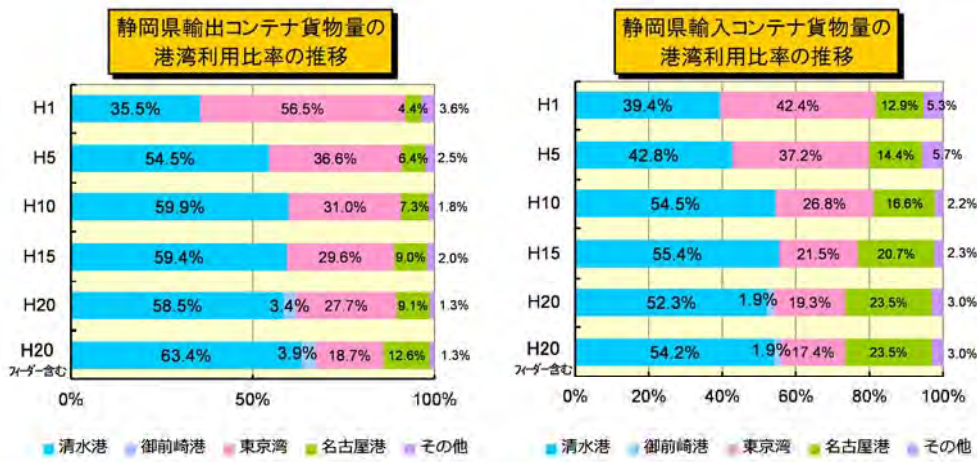


図1-5 静岡県輸出入コンテナ貨物の港湾利用率の推移

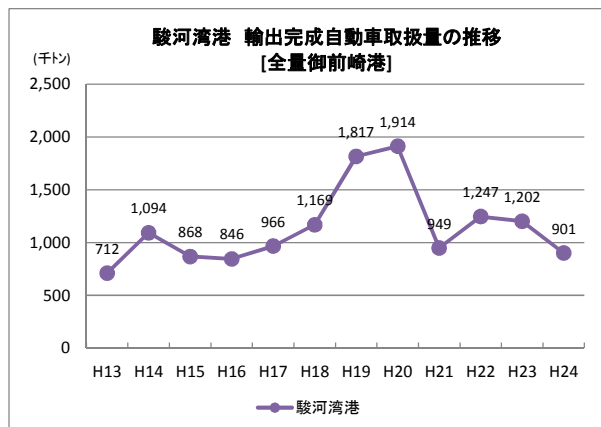
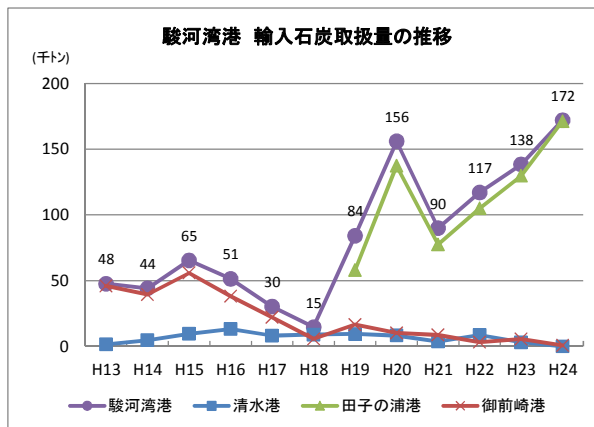
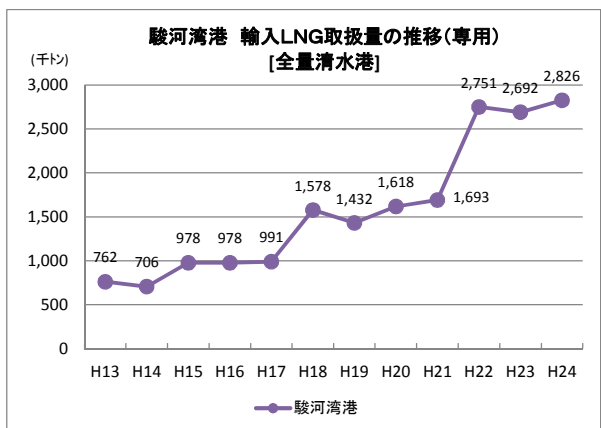
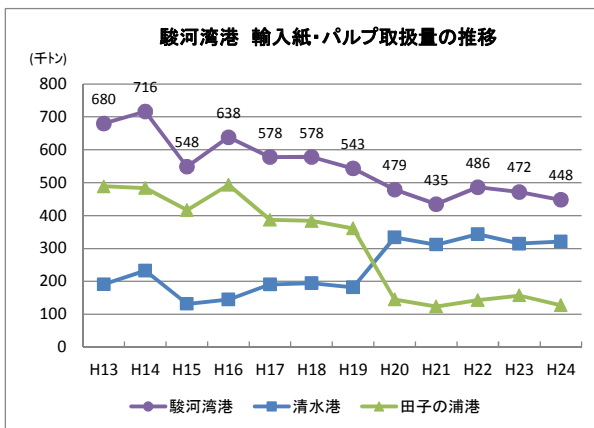
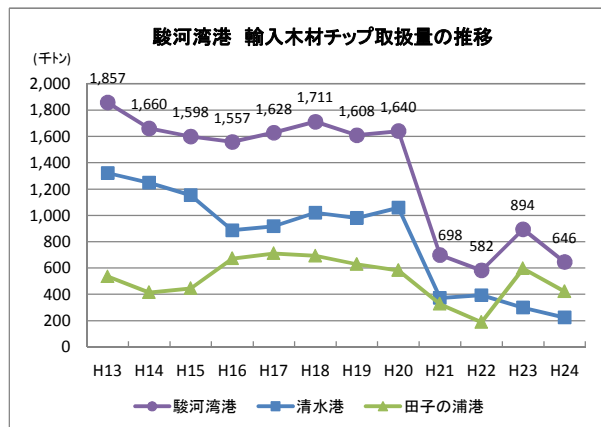
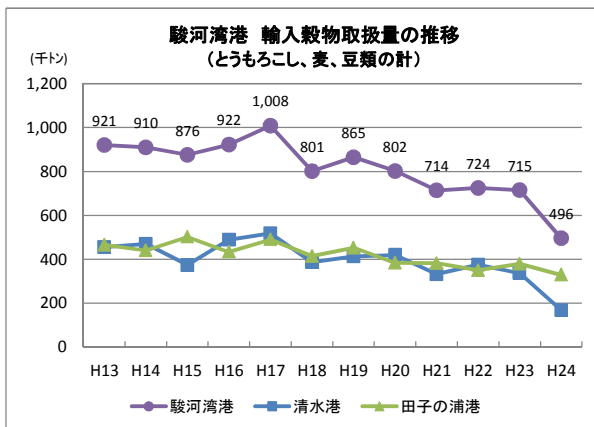
【主要バルク貨物】

駿河湾港の主要外貿バルク貨物である「穀物（とうもろこし、麦、豆類）」、「木材チップ」、「紙・パルプ」、「完成自動車」、「LNG」、「石炭」について、港湾別取扱量の推移とともに動向を整理した。

輸入穀物の取扱量は、清水港および田子の浦港ともに平成18年以降漸減傾向にあり、平成24年は496千トである。輸入木材チップは県東部地域に集積する製紙会社の原材料であり、世界同時不況の影響を受け取扱量は平成21年に大きく減少し、平成24年は646千トである。輸入パルプの取扱量は平成24年で448千トと平成15年以降漸減傾向にあり、輸送船型の大型化に伴い、田子の浦港で対応できなくなった貨物が清水港へ移動し

たことにより、平成 20 年以降取扱量が逆転している。輸入 LNG は全量を清水港で扱っており、県中部地域の産業用需要の拡大に伴い、取扱量は平成 19 年から 3 年間で倍増している。輸入石炭の取扱量は平成 24 年で 172 千トンであり、平成 19 年に田子の浦港において発電用燃料としての取扱が開始されて以降増加傾向にある。

輸出完成自動車は全量を御前崎港で扱っており、平成 20 年には 1,914 千トンと過去最高を記録したが、世界同時不況の影響により平成 21 年は 949 千トンへと大幅に減少した。その後は一時的に回復するものの、東日本大震災や海外生産へのシフト等の影響を受け、平成 24 年は 901 千トンとなっている。



資料:各港の港湾統計年報より作成

図 1-6 駿河湾港の主要バルク貨物取扱量の推移

【RORO 貨物】

駿河湾港の内貿 RORO 貨物量は、平成 3 年の航路就航開始以降順調に増加し、平成 24 年は 151 万トンを取り扱っている。主な取扱品目は、移出が「自動車部品」、「その他化学工業品」及び「紙・パルプ」、移入が「その他輸送機械（生産地に向かう空シャーシ）」、「輸送用容器（自動車部品メーカー等への返却用容器）」である。

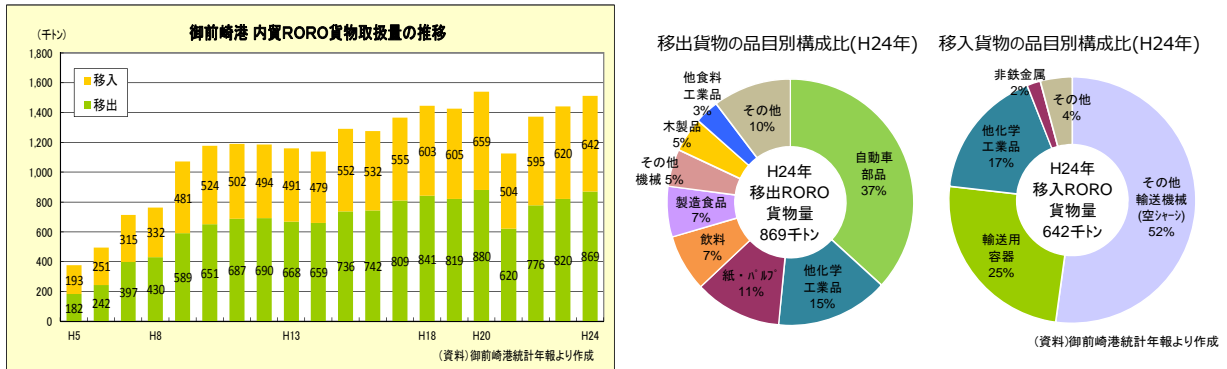


図 1-7 御前崎港の内貿 RORO 貨物取扱量の推移と品目構成

(3) 駿河湾港が果たしている役割

現在、駿河湾港が果たしている役割は、以下のとおり整理される。

表 1-1 駿河湾港 3 港が果たしている役割

機能	清水港	田子の浦港	御前崎港
物流・産業	<ul style="list-style-type: none"> ■ 基幹航路が就航する国内有数の国際海上コンテナ取扱機能を持つ静岡県の国際ゲートウェイ ■ 先進のサービスを提供し静岡県経済及び我が国経済を支える物流拠点 ■ 県内の産業活動や県民生活を支えるエネルギー供給基地(LNG、石油類) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 背後地域の産業活動を支えるバルク貨物の海上輸送拠点 ■ 背後地域の産業活動や県民生活を支える県東部地域のエネルギー供給基地(石油類) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 県中西部地域のものづくりを支える国際物流ターミナルを中心とした物流拠点 ■ 国内定期 RORO 航路が就航する内貿ユニットロード輸送拠点
防災・危機管理	<ul style="list-style-type: none"> ■ 緊急物資の 1 次搬入基地となる県中部地域の防災拠点港湾 ■ 県中部地域及び西伊豆の防災港湾への緊急物資の中継基地 ■ 震災時の応急・復旧活動に寄与するエネルギー供給・備蓄拠点(LNG、石油類) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 緊急物資の 1 次搬入基地となる県東部地域の防災拠点港湾 ■ 震災時の応急・復旧活動に寄与するエネルギー供給・備蓄拠点(石油類) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 緊急物資の1次搬入基地となる県西部地域の防災拠点港湾 ■ 県西部地域の防災港湾への緊急物資の中継基地
交流・生活・環境	<ul style="list-style-type: none"> ■ クルーズ船やフェリー等の旅客船が就航し多くの観光客が行き交う静岡県の海の玄関口 ■ 多彩な観光施設を有し県内外からの観光客が集い賑わう海辺の交流拠点 ■ 人工海浜やマリーナ等のプレジャーボート収容施設を有する海洋レジャー活動拠点 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 富士山や駿河湾等の魅力ある景観を有し地域住民への憩いと安らぎの空間を提供する親水アメニティ港湾 ■ 駿河湾海域の環境保全への貢献(浚渫土砂の改良処理) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 観光物産施設を中心に観光客が集い賑わう海辺の交流拠点 ■ 人工海浜やマリーナを有する海洋スポーツ拠点

(4) 駿河湾港の課題

① 物流・産業機能に関わる課題

- 国際海上コンテナ輸送機能の強化・高度化
 - ・高規格コンテナターミナルの早期整備とターミナルの集約・一体化
 - ・駿河湾港のコンテナ戦略による貨物需要に対応したターミナル計画の見直し
 - ・高度な物流サービスを提供する臨海部物流拠点の形成
- バルク輸送機能の強化
 - ・輸入穀物やパルプ等の大型バルク船に対応した施設の拡充
 - ・エネルギーの安定供給に向けた輸送機能の確保
 - ・循環資源貨物の取扱拠点としての施設の拡充
- 完成自動車の輸出拠点としての機能拡充
- 内貿ユニットロード輸送機能の維持・拡充
- 既存施設の老朽化対策と物流機能再編
- 臨港道路ネットワーク機能の強化



トータル物流コストの低減と駿河湾港の役割の強化



図 1-8 清水港・御前崎港のコンテナターミナル整備状況

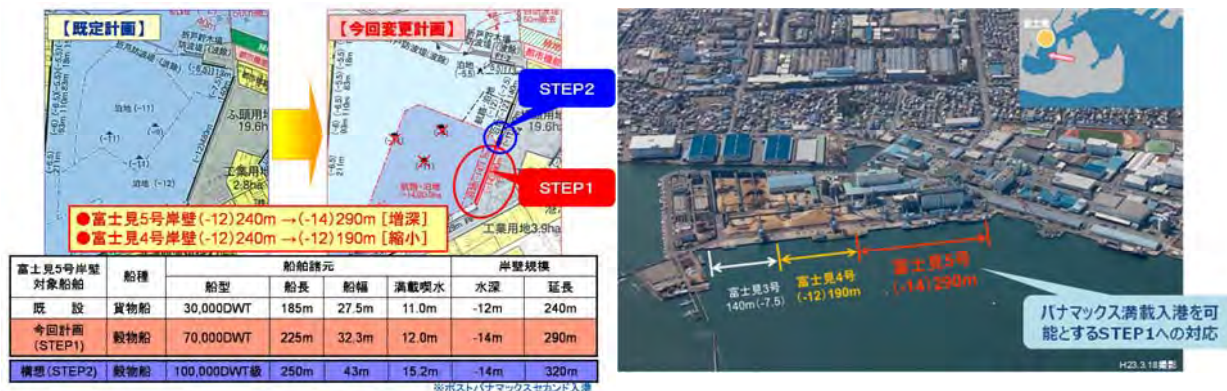


図 1-9 清水港富士見地区公共埠頭の計画変更の内容 (平成 24 年 3 月一部変更)

②防災・危機管理機能に関わる課題

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

安全・安心な港まちづくりと物流機能継続性の確保

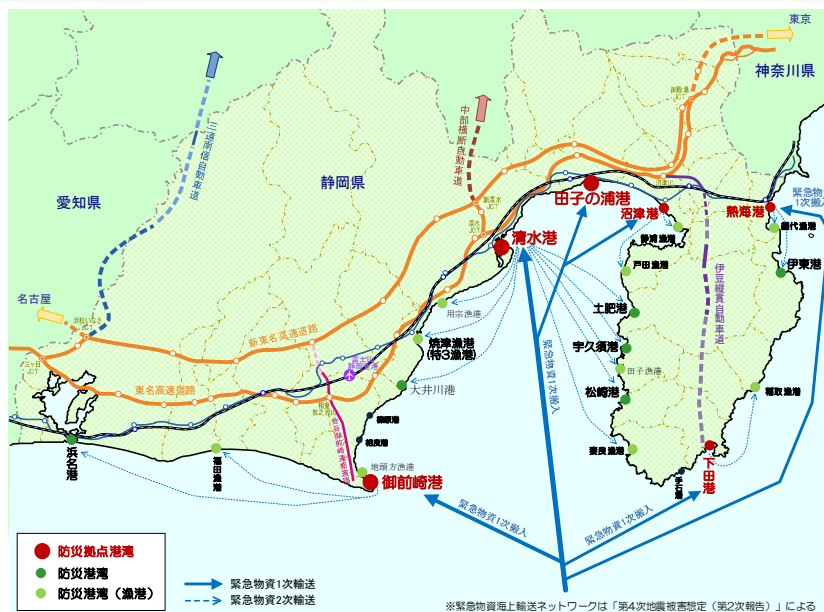


図1-10 静岡県の防災拠点港湾・防災港湾の位置及び緊急物資海上輸送ネットワーク図

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

最悪の場合※

10万人を超える死者数

県内建物の約2割が全壊

※下記ケース及びシーンの最大被害
 ケース:レベル2①「基本」、「陸側」、「東側」
 シーン:「冬・深夜」、「夏・昼」、「冬・夕方」

建物倒壊
 死者数 7,800人
 全壊 191,000棟

火災
 死者数 3,300人
 焼失 56,000棟

津波
 死者数 96,000人
 全壊 28,000棟

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

○レベル2①「基本ケース」の被害想定

避難者数
 (発災～1ヶ月後)

1日後	1週間後	1ヶ月後
約105万人	約127万人	約101万人

物資不足

(給水、食料、毛布の不足量)

給水 (4～7日目の計)	食料 (4～7日目の計)	毛布 (1週間の計)
約16.4万ト	約747万食	約62.8万枚

災害廃棄物、津波堆積物

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

緊急物資輸送需要量(発災から4日目～1週間後頃のピーク時)

賀茂	東部	中部	西部	県計
747ト	5,998ト	25,345ト	26,477ト	58,566ト

図1-11 第4次地震被害想定における被害等の想定結果

③交流・生活・環境機能に関わる課題

- 海の玄関口としての観光振興への貢献
 - ・クルーズ船受入体制の充実
 - ・駿河湾海上ネットワークの充実（空港、道路、鉄道との接続）
- 交流拠点の形成による観光コンテンツの充実
- プレジャーボート対策の強化と地域活性化への取組
- 憩いと安らぎの空間の確保
- 海域環境の保全と海浜の創出
- 港湾における再生可能エネルギー利用の促進
- 浚渫土砂処分への対応拡充



3港の個性を生かした魅力あるウォーターフロントの創出

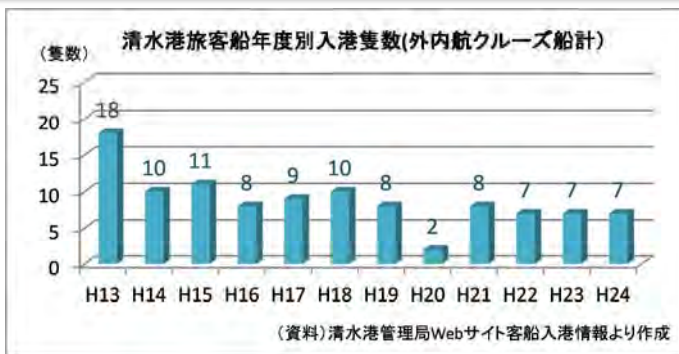
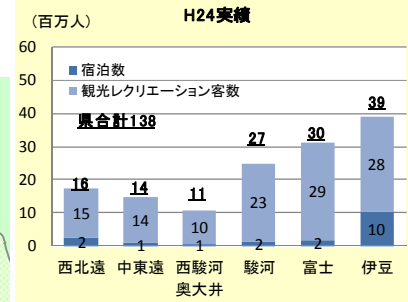
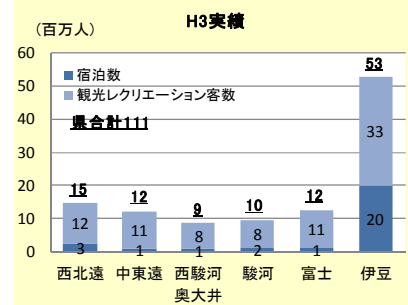


図 1-12 清水港の外内航クルーズ客船の入港実績



資料：平成22年度 静岡県観光交流の動向

図 1-13 静岡県地域別観光交流客数の推移



世界の豪華客船が着岸する国際交流拠点
(日の出4・5号岸壁)

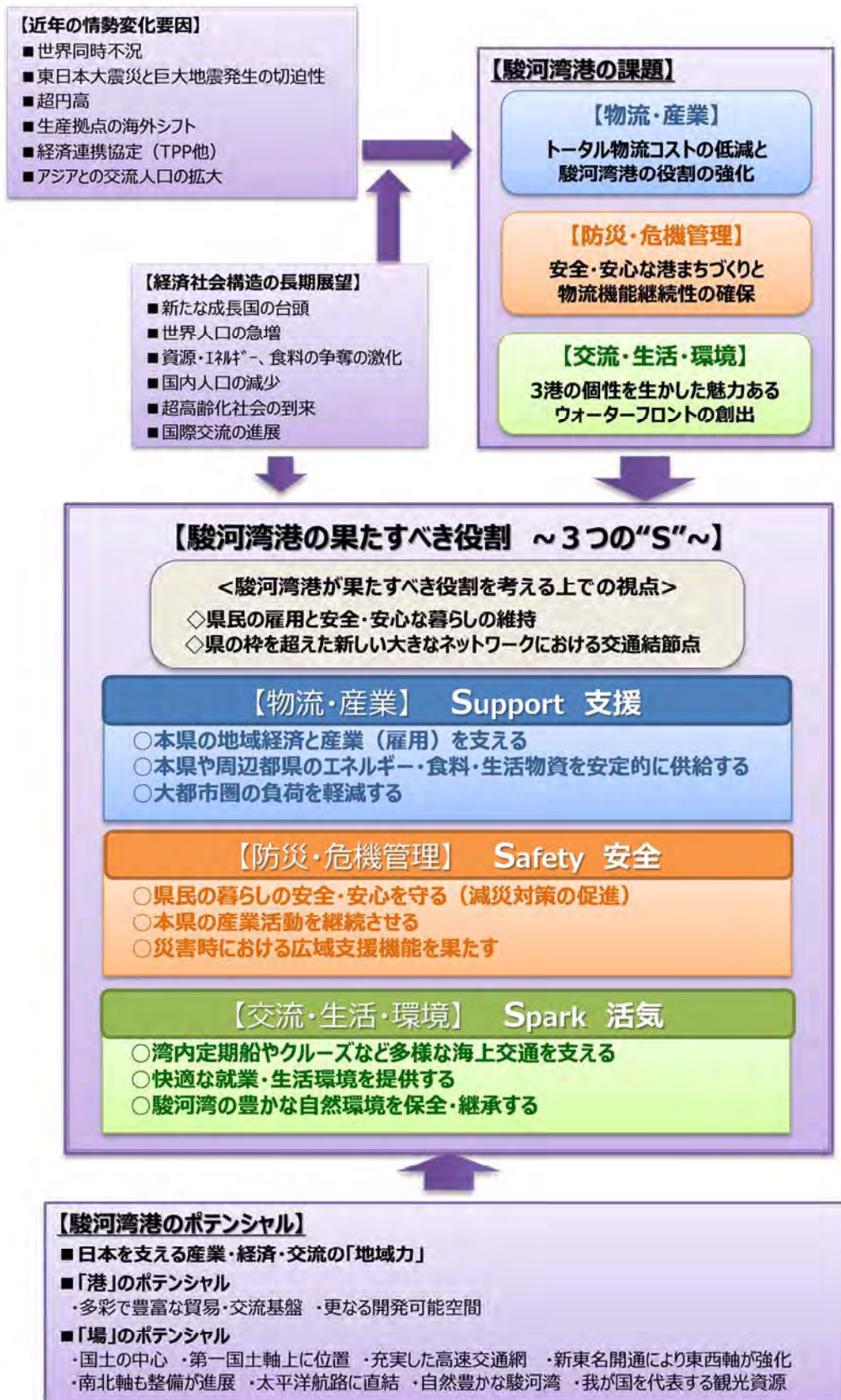


図 1-14 静岡県内の陸・海・空の交通インフラの現状

1. 2 駿河湾港のポテンシャル

国土の中央に位置する地理的優位性
<ul style="list-style-type: none">・国土の中央にあり、首都圏と中京圏及び内陸圏、日本海圏へアクセスが容易・高速道路網の整備により、広域ネットワークは県の枠を超え、日本海圏域や北関東圏域等へのアクセス性の向上や経済圏域の拡大が期待
世界各国を結ぶ外貿コンテナ航路網
<ul style="list-style-type: none">・外貿定期コンテナ航路は週 26.5 便（平成 26 年 1 月末時点）を有し、5 大港以外では北九州港、博多港に次ぐ・欧米航路の便数は週 3.5 便（北米西岸 2.5 便、欧州 1 便）であり、5 大港に次ぐ・北米及び欧州とアジアを結ぶ太平洋基幹航路に面し、国際物流の大動脈とのアクセスが良好であり、背後需要に応じた新たな航路展開にも優位
環境に優しい、陸上輸送との接続性の高い RORO 船輸送サービス
<ul style="list-style-type: none">・九州の苅田港及び大分港を結ぶ内貿定期 RORO 航路が週 4 便就航・北部九州港湾の国際 RORO 航路との接続による新たな需要が期待
進展する陸・海・空の交通ネットワーク
<ul style="list-style-type: none">・東名高速道路及び新東名高速道路の東西軸と、現在整備中の中部横断自動車道や三遠南信自動車道、伊豆縦貫自動車道の南北に縦断する高規格幹線道路による「はしご型」の道路ネットワークが形成中・幹線道路網と駿河湾港、富士山静岡空港による陸・海・空の交通ネットワークが進展
多彩で豊富な交流・観光資源
<ul style="list-style-type: none">・駿河湾港には、卸売市場や商業・イベント施設、シンボル緑地等の交流施設が整備・清水港には大型クルーズ船の受入施設があり、年間 10 隻程度が寄港・西伊豆を結ぶ「駿河湾フェリー」も就航し、年間約 20 万人弱が利用・多様な観光資源と陸・海・空の交通ネットワークを活用した広域観光連携の取組により、国内外の交流人口の拡大が期待
伊豆観光を支える湾内交通ネットワーク（駿河湾フェリー／西伊豆観光遊覧船）
<ul style="list-style-type: none">・「駿河湾フェリー」は、平成 25 年 4 月に「県道 223 号清水港土肥線」として県道認定・西伊豆海岸沿いには、沼津港～戸田港～土肥港を結ぶ高速船のほか観光遊覧船が就航し、夏の観光シーズンには多くの観光客で賑わう・駿河湾港海上ネットワークを拡充していく上での交流インフラがある
水産業の 6 次産業化、観光業との連携への取り組み
<ul style="list-style-type: none">・駿河湾の各港ではマグロ、カツオ等、様々な魚が水揚げ・沼津の干物、焼津の鰹節や練製品のほか、駿河湾から遠州灘にかけてのしらす干しなど、地域ごとに一流の水産加工品を生産・それぞれの特徴に合わせ水産物の直売所や魚食レストラン等が展開・水産業振興に向けた取り組みが活発
再生可能エネルギー導入計画が進む駿河湾臨海部エリア
<ul style="list-style-type: none">・清水港において大規模な太陽光発電事業が計画、着工・御前崎港では風力発電施設が稼働中・相良港や御前崎港の港湾区域において「越波型波力発電」が実証実験中・臨海部空間を活かした再生可能エネルギー導入の動きが進展

1. 3 駿河湾港が果たすべき役割



第2章 駿河湾港の将来像と取組施策

2. 1 駿河湾港の将来像

第1章において、駿河湾港の果たすべき役割として、3つの”S”を設定した。

物流・産業機能は、”Support=支援”をキーワードに、本県の地域経済と産業（雇用）を支える、本県や周辺都県へエネルギー・食料・生活物資を安定供給する、大都市圏の負荷を軽減することを役割とし、防災・危機管理機能は、”Safety=安全”をキーワードに、県民の暮らしの安全・安心を守る（減災対策の促進）、本県の産業活動を継続させる、災害時における広域支援機能を果たすことを役割とした。交流・生活・環境機能は、”Spark=活気”をキーワードに、湾内定期船やクルーズなど多様な海上交通を支える、快適な就業・生活環境を提供する、駿河湾の豊かな自然環境を保全・継承することを役割とした。

この果たすべき役割を実現するために、駿河湾港が目指すべき姿（将来像と基本理念）を、以下のとおり定めるものとする。

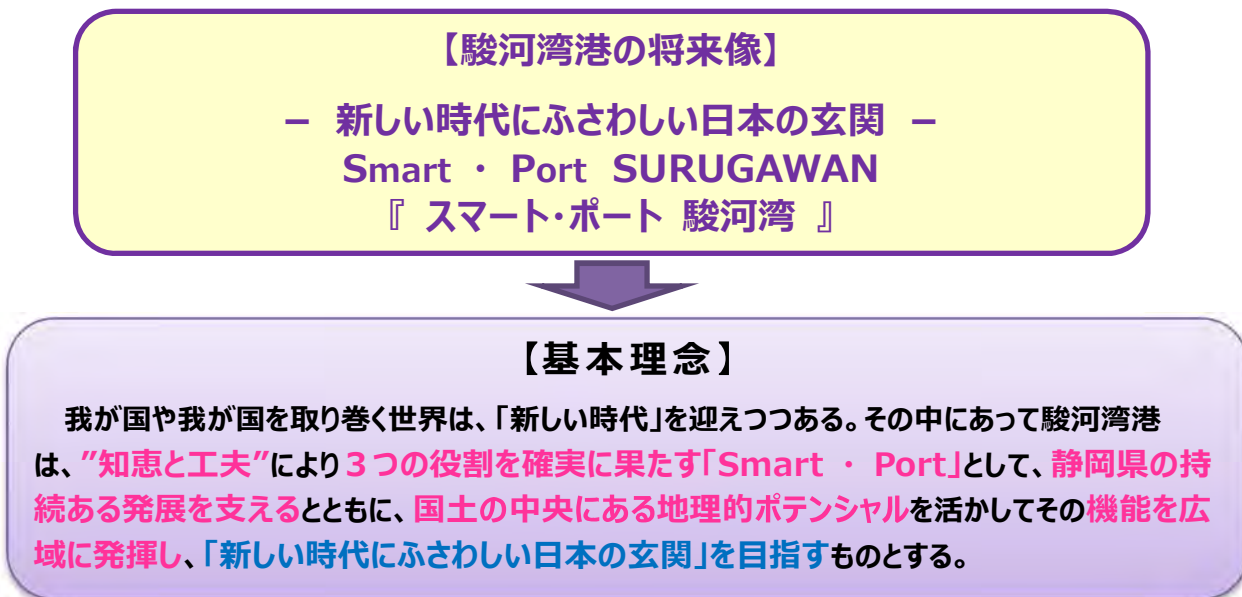


図 2-1 駿河湾港の将来像と基本理念

2. 2 施策展開の基本方針と取組施策

(1) 施策展開の基本方針

「物流・産業」、「防災・危機管理」及び「交流・生活・環境」の機能ごとに定めた役割を果たし、駿河湾港の将来像を実現するため、これからの施策展開を図る上での基本目標及び基本方針を、以下のとおり定めるものとする。

物流・産業機能は、“既存施設の有効活用と真に効果的な投資による「みなと」の物流機能の強化”を基本目標とし、「埠頭利用の再編・集約」、「ターミナルの拡充」、「港湾用地の有効活用」及び「内陸拠点との連携強化」の4つを基本方針とする。防災・危機管理機能は、“『静岡県みなと機能継続計画』を踏まえ、着実な施設整備による「みなと」の危機対応力の強化”を基本目標とし、「避難・防護対策の拡充」、「緊急対応力の強化」、「物流機能継続性の確保」及び「広域連携への対応」の4つを基本方針とする。交流・生活・環境機能は、“多彩な観光交流資源の活用と、賑わいのある海辺の創出による「みなと」の魅力の向上”を基本目標とし、「交流機能の強化」、「レクリエーション機能の強化」及び「自然環境の保全」の3つを基本方針とする。

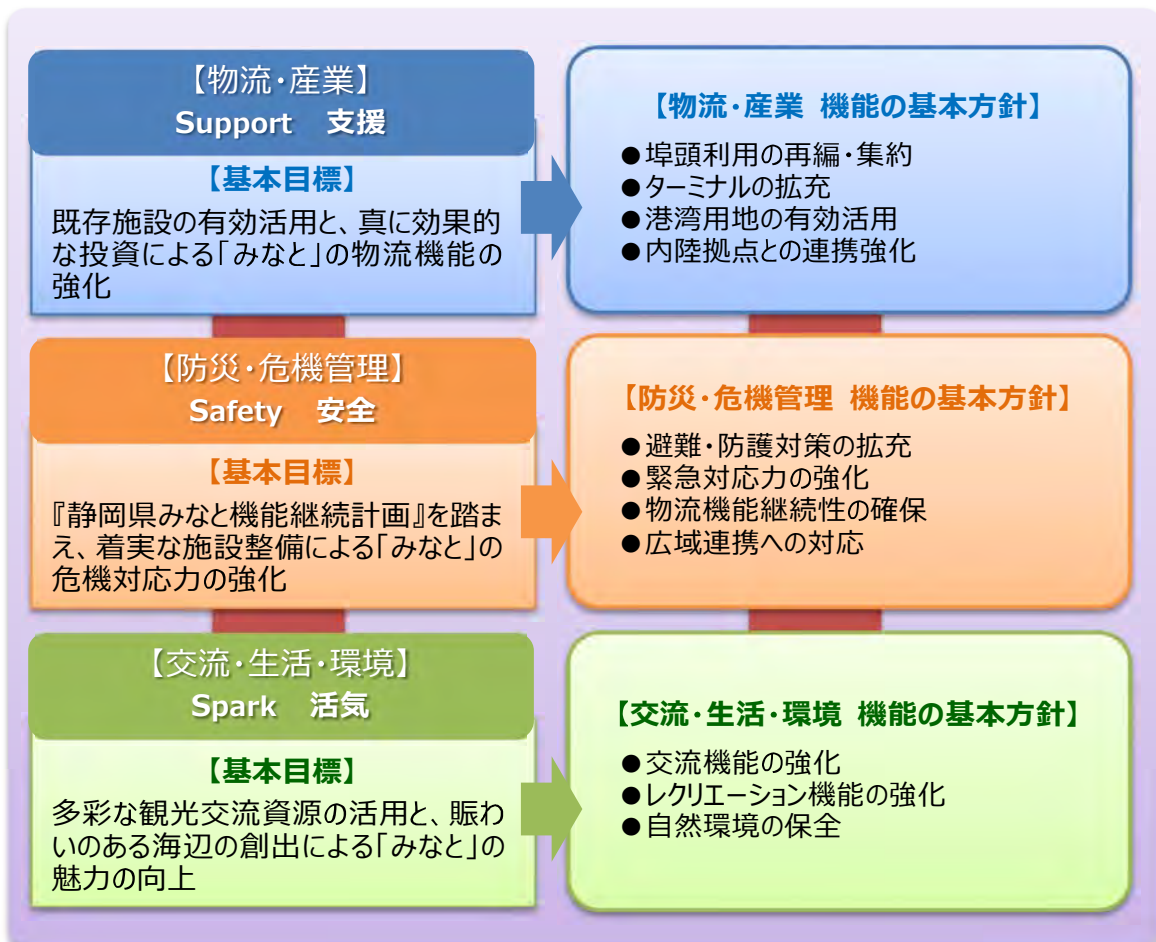


図 2-2 駿河湾港の施策展開の基本方針

(2) 取組施策

先に定めた基本目標及び基本方針を踏まえ、これから駿河湾港として取り組むべき具体的な施策を、機能ごとに以下のとおり定めるものとする。

表 2-1 機能別の取組施策

	基本方針	取組施策
物流・産業	A. 埠頭利用の再編・集約	(1) 再編・集約による物流機能の最適化 (2) 遊休埠頭の利用転換の促進
	B. ターミナルの拡充	(1) 大水深コンテナターミナルの整備促進と 多様なニーズに対応可能なコンテナターミナルの整備 (2) 外内貿 RORO ターミナルの強化 (3) バルク貨物船の大型化への対応促進
	C. 港湾用地の有効活用	(1) 高度ロジスティクス機能の導入 (2) 原材料、製品輸送需要に対応した物流機能の拡充と 循環資源貨物取扱機能の強化
	D. 内陸拠点との連携強化	(1) 背後幹線道路へのアクセス強化 (2) 産業集積拠点や広域貨物集配拠点とのネットワーク強化
防災・危機管理	E. 避難・防護対策の拡充	(1) 港内滞留者等の避難対策の強化と避難施設の拡充 及び船舶の避難対策 (2) 津波・高潮防護ラインの性能の再点検と整備促進 (3) 防波堤のねばり強い構造への改良
	F. 緊急対応力の強化	(1) 緊急物資等の海陸輸送における結節点の強化 (2) SOLAS 対応等の保安対策の強化 (3) エネルギー関連施設の再点検と整備促進 (4) 漂流物（コンテナ、船舶等）対策の強化
	G. 物流機能継続性の確保	(1) 産業活動維持用の耐震強化岸壁等の確保 (2) 駿河湾港内でのバックアップ体制に配慮した 施設規模と配置の見直し (3) 航路機能の維持・保全
	H. 広域連携への対応	(1) 周辺地域との広域支援体制や代替機能の確保 (2) 県内の広域的ながれき処分体制への支援
交流・生活・環境	I. 交流機能の強化	(1) 外内航クルーズ船等受入体制の強化 (専用ターミナルの確保) (2) 湾内海上ネットワークの構築と対応施設の確保 (3) 交流・観光施設の拡充（観光コンテンツの充実） (4) 港湾緑地、海浜の整備促進
	J. レクリエーション機能の強化	(1) プレジャーボート収容施設の確保と 海洋レジャー産業の導入空間の確保
	K. 自然環境の保全	(1) 水質・底質改善の継続 (2) 海洋投棄に代わる土砂処分場の確保 (3) 港湾における再生可能エネルギー利用の促進

駿河湾港の将来像
Smart・Port SURUGAWAN 『スマート・ポート 駿河湾』
- 新しい時代にふさわしい日本の玄関 -

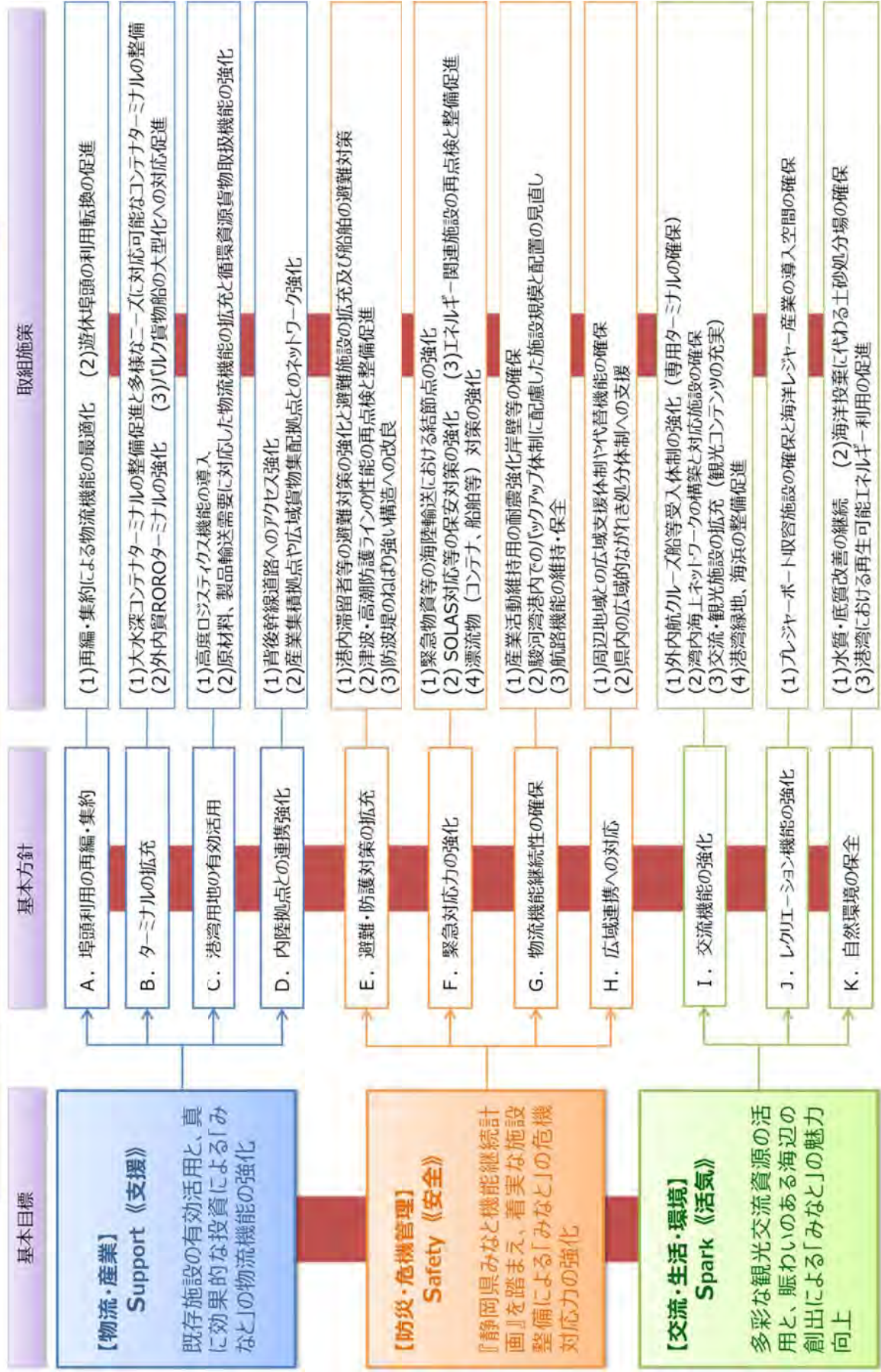


図 2-3 駿河湾港の施策体系

第3章 物流・産業機能の施策の方向

3.1 貨物需要の将来見通し

駿河湾港の取扱貨物量の長期予測は、平成23年を基準年とし、短期（概ね5年後）、中期（概ね5～15年後）、長期（概ね15～30年後）に区分し、主要な荷主企業の見通しや経済社会指標との関係性、国土交通省港湾局の予測値等をもとに行った。

将来予測の実施に当たり、公共埠頭で取扱うコンテナ及びフェリー・RORO以外の貨物（以下、「公共バルク貨物」という。）については、今後、石炭火力発電施設立地等による石炭需要の増加が見込まれるため、過去の取扱動向や利用企業調査による将来見通しから算定した推計量に対し、増加が見込まれる石炭需要を2ケースに分け貨物量を検討した。

まず、「ケース1」では、中期以降、段階的に石炭需要の増加を見込むこととし、「静岡県総合計画（後期アクションプラン）」の目標数値の算出ケースとして採用した。これは、静岡県総合計画の計画期間が平成26年度から平成29年度の4年間であるため、平成28年5月に予定している石炭火力発電施設等については、その稼働時期に影響されないより現実的な貨物量とするものである。次に「ケース2」では、石炭火力発電施設等の稼働時期を考慮し、短期以降、想定される最大貨物量を見込むものとし、本「駿河湾港整備基本計画」の将来推計値として採用した。

「ケース1」と「ケース2」は、石炭需要の見込み時期に違いはあるが、長期の貨物需要は両ケースとも同じである。

（1）総貨物量

①ケース1

駿河湾港全体の取扱貨物量は、図3-1に示すとおり、平成24年の2,337万トンから、短期2,403万トン、中期2,591万トン、長期2,919万トンとなり、概ね5年後の短期で平成23年実績近くまで回復し、その後、中期・長期にかけて増加していくものと予測した。

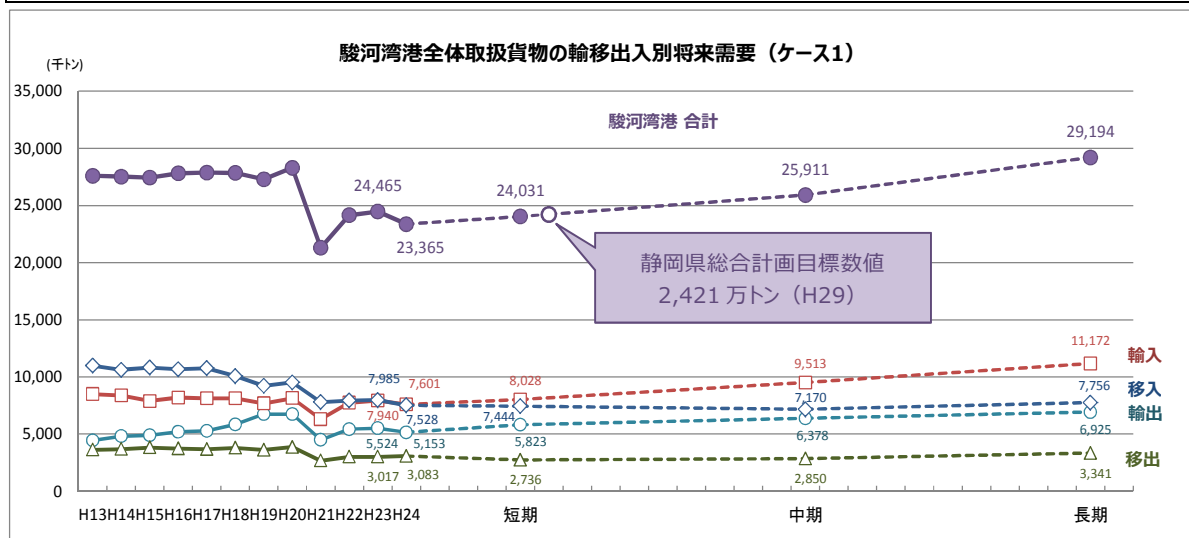


図3-1 駿河湾港全体取扱貨物の輸移出入別将来需要（ケース1）

②ケース2

駿河湾港全体の取扱貨物量は、図 3-2 に示すとおり、平成 24 年の 2,337 万トンから、短期 2,443 万トン、中期 2,622 万トン、長期 2,919 万トンとなり、概ね 5 年後の短期で平成 23 年実績とほぼ同水準まで回復し、その後、中期・長期にかけて増加していくものと予測した。

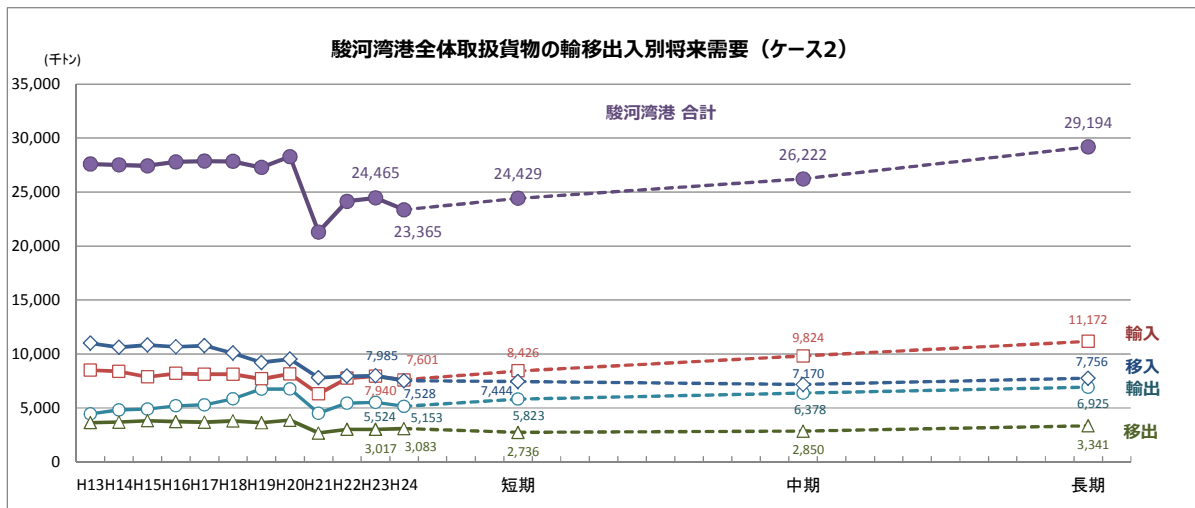


図 3-2 駿河湾港全体取扱貨物の輸移出入別将来需要 (ケース 2)

(2) コンテナ貨物の将来予測

駿河湾港コンテナ貨物の将来予測は、これまでの駿河湾港の取扱トレンドや国土交通省港湾局による将来見通し等を踏まえ、主にマクロ的な観点から推計を実施した。

既存利用貨物及び戦略的誘致貨物(背後圏及び首都圏誘致)ごとに推計した結果、図 3-3 に示すとおり、駿河湾港のコンテナ取扱個数は、短期で約 64 万 TEU、うち既存貨物分 61 万 TEU、背後圏誘致分 3 万 TEU、中期で約 86 万 TEU、うち既存貨物分 75 万 TEU、背後圏誘致分 8 万 TEU、首都圏誘致分 2 万 TEU、長期で約 106 万 TEU、うち既存貨物分 88 万 TEU、背後圏誘致分 14 万 TEU、首都圏誘致分 5 万 TEU と予測した。

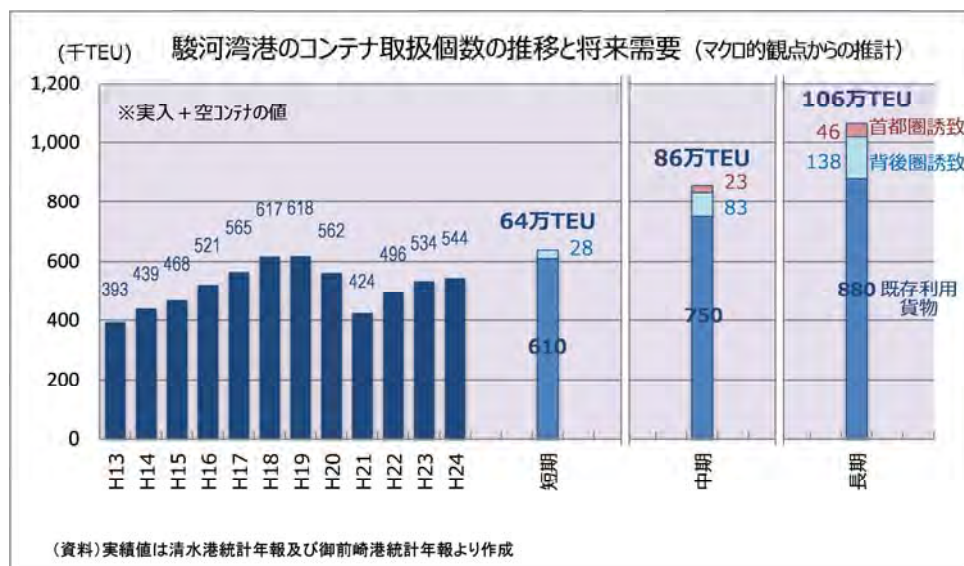


図 3-3 駿河湾港のコンテナ取扱個数の推移と将来需要

3. 2 埠頭利用の再編・集約

(1) 再編・集約による物流機能の最適化

①コンテナ取扱機能の再編・集約

目 標	コンテナターミナル機能の一体化・高度化とトータル輸送コストの低減
整備方針	コンテナターミナルの集約化を促進
施策の方向	<p>【清水港】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・興津埠頭間の水域を埋め立て、既設の新興津コンテナターミナルと一体となった連続4バースを備えた高規格コンテナターミナルを整備する。 ・興津第一・第二埠頭のバルク取扱機能の他埠頭への移転や、袖師コンテナターミナルから新興津コンテナターミナルへのコンテナ取扱機能の移転等、現行のコンテナ機能の維持・強化を図りながら、段階的な機能再編を効率的に進めていく。



図 3-4 清水港コンテナ取扱機能の再編・集約イメージ

②バルク取扱機能の再編・集約

目 標	バルク貨物の荷役・荷捌きと保安体制の効率化と既存施設の効率的な利用
整備方針	分散・混在した公共バルク埠頭の利用再編と取扱場所が限定されないバルク貨物を対象とした取扱機能の集約化
施策の方向	<p>【清水港】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・袖師第一埠頭のコンテナターミナル機能を新興津コンテナターミナルへ移転・集約化を進める。 ・移転後の袖師第一埠頭や低利用の袖師第二埠頭へ、交流空間へ転換していく日の出埠頭や興津第一・第二埠頭の外内貿バルク取扱機能を集約していく。 <p>【御前崎港】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水産関連施設や交流施設に近接する埠頭で取り扱っている砂利・砂、石材及び化学肥料等の内貿バルク貨物や、西埠頭の輸入鋼材及び非金属鉱物の外貿バルク貨物を、西埠頭5～9号岸壁(水深5.5～7.5m)や既定計画に位置づけられている御前崎地区の公共埠頭へ集約していく。

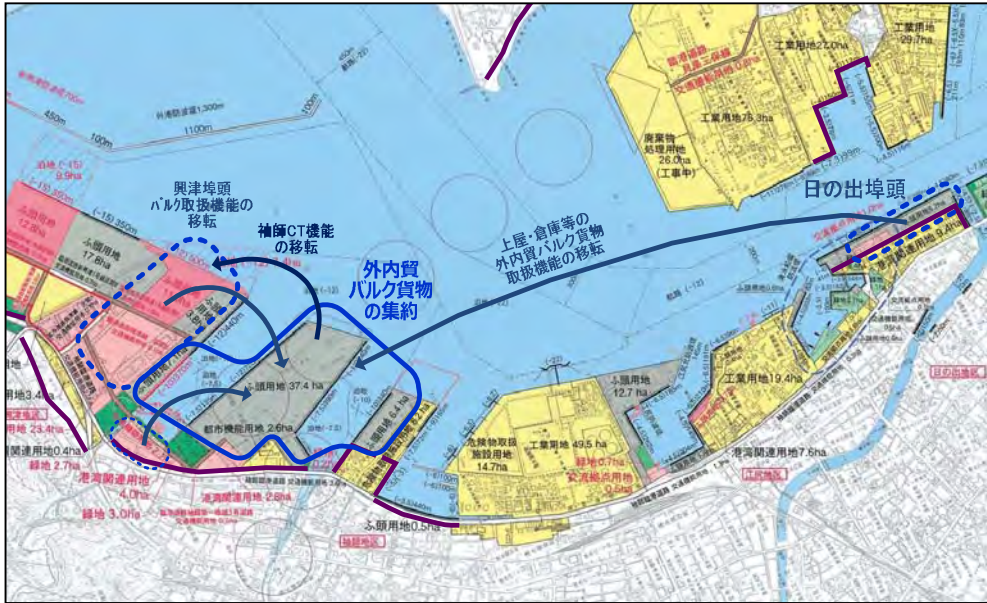


図 3-5 清水港公共バルク取扱機能の再編・集約イメージ



図 3-6 御前崎港公共バルク取扱機能の再編・集約イメージ

(2) 遊休埠頭の利用転換の促進

① チップヤードの利用転換

目 標	遊休チップヤードの有効活用
整備方針	【清水港】 ・分散・混在した公共バルク貨物の利用改善 【田子の浦港】 ・利用者の新たな物流ニーズに的確に対処
施策の方向	【清水港】 ・利用が低下する袖師第二埠頭の外貿バルク埠頭（旧チップヤード）に、港内の循環資源貨物を集約していく。 【田子の浦港】 ・遊休化する中央埠頭の背後チップヤードを、火力発電の石炭需要やヤード利用の要請を踏まえ、石炭ヤードへ利用転換していく。

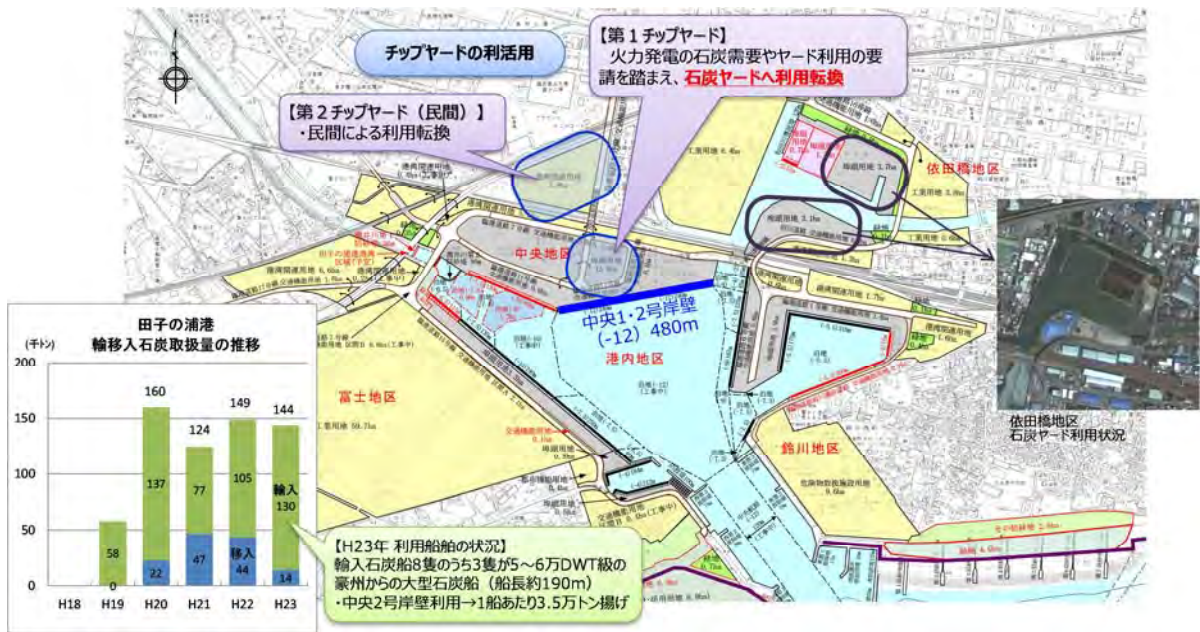


図 3-7 田子の浦港チップヤードの利用転換イメージ

②外内貿バルク埠頭の利用転換

目 標	遊休化、利用低下したバルク埠頭の有効活用
整備方針	港内の埠頭利用の再編
施策の方向	<p>【御前崎港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央埠頭は、漁港区を含めた交流・観光機能へ利用転換し、水産振興によるにぎわい空間の創出や水産業 6 次産業化と新たな観光資源の創出に向けた取り組みを進めていく。 水面貯木場は、既に整備された周囲護岸を活用した災害発生がれきの受入を図るほか、埋立後の用地について新たな利活用方策を検討していく。



図 3-8 御前崎港中央埠頭の利用転換イメージ

3. 3 ターミナルの拡充

(1) 大水深コンテナターミナルの整備促進と多様なニーズに対応可能なコンテナターミナルの整備

目 標	使いやすくスマートなコンテナターミナル
整備方針	県内外企業の多様なニーズに対応し、低価格で高品質なサービスを提供する高規格な国際海上コンテナターミナルの形成
施策の方向	<p>【清水港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 大水深バースを備えた連続 4 バースの高規格コンテナターミナルの整備を着実に展開する。 計画の新興津 3~4 バース目については、駿河湾港のコンテナ戦略による将来需要やコンテナ船の大型化の進展、さらには首都圏災害時のリダンダンシーの観点から、適切な岸壁規格（水深 15~16m）への変更を行う。 <p>【御前崎港】</p> <ul style="list-style-type: none"> コンテナターミナルの全面供用化（6 レーン）へ向けた整備を展開する。 清水港との役割分担や駿河湾港全体でのリダンダンシーの強化等を図るため、さらに第 2 バースのターミナル拡張化に取り組むものとする。



図 3-9 駿河湾港のコンテナターミナルの整備イメージ

(2) 外内貿 ROROターミナルの強化

目 標	RORO ターミナルの拠点化
整備方針	現行機能の維持・拡充
施策の方向	<p>【御前崎港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存航路の継続と将来的な新規需要の取り込みを図るため、将来的な RORO 船型の大型化への対応や西埠頭の利用再編計画を踏まえ、既存の西埠頭 2 号岸壁と隣接する西埠頭 3・4 号岸壁を内貿 RORO ターミナルとして位置づける。 効率的な荷役が可能となるよう、保管・滞留用のシャーシプールやシャーシの積み卸しスペース等のターミナル機能についても一体的な整備を図るものとする。

(3) バルク貨物船の大型化への対応促進

①大型輸入穀物船への対応

目 標	安定・安価な輸入調達に寄与する穀物ターミナルの高規格化
整備方針	現行ターミナルの機能拡充
施策の方向	【清水港】 ・富士見埠頭において、パナマックス型あるいはポストパナマックス型輸入穀物船の受入可能な施設整備を展開する。



図 3-10 清水港富士見埠頭の大型輸入穀物船対応ターミナルの整備イメージ

②大型輸入パルプ船への対応

目 標	輸入パルプ取扱の拠点化
整備方針	消費地に近い港湾での、輸送船型に応じた適切な規格のターミナル形成
施策の方向	【清水港】 ・近年の大型パルプ船の大型化動向と利用者ニーズに対応するため、バルク機能の集約先である袖師第一埠頭の先端部において、必要水深 12m 超の 3～6 万 DWT クラスの大型輸入パルプ船に対応したターミナルを整備する。 【田子の浦港】 ・供用開始後 50 年以上経過した老朽施設の更新が必要となっている富士 5・6 号岸壁（水深 7.5m）及び岸壁前面の水域を水深 12m へ増深し、大型の輸入パルプ船の入港に対応可能な新規ターミナルを整備する。



図 3-11 田子の浦港の輸入パルプ船対応ターミナルの整備イメージ

③大型輸入液体運搬船への対応

目 標	安定・安価な輸入調達に寄与するターミナル
整備方針	輸送船型に応じた適切な規格のターミナル形成
施策の方向	<p>【清水港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 将来的な中東方面からの3万DWT級船によるメタノール輸送の要請に対応するため、既存ターミナルの増深改良により大型輸入液体運搬船の受入可能な施設を整備する。

3. 4 港湾用地の有効活用

(1) 高度ロジスティクス機能の導入

目 標	コンテナ取扱機能の高度化、高付加価値化を促進
整備方針	背後圏貨物の誘致促進に向けたコンテナ輸送サービスの強化、高度化
施策の方向	<p>【清水港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 新興津地区において、効率的なターミナル運営を行うためのコンテナ取扱施設基盤や物流の高度化・効率化を促進するための集荷配送施設（多頻度小口輸送や共同配送に対応）、流通加工・製造の高度化・効率化を促進するための流通加工施設など高度ロジスティクス機能の導入を促進していくものとする。



図 3-12 駿河湾港の高度ロジスティクス機能の導入イメージ

(2) 原材料、製品輸送需要に対応した物流機能の拡充と循環資源貨物取扱機能の強化

目 標	低コスト海上輸送による広域循環資源輸送ネットワークの構築
整備方針	各港において、既存ストックを活用した集約化
施策の方向	<p>【清水港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 輸入チップの需要減により平成 24 年から新たに循環資源貨物の取扱が開始された袖師第二埠頭外貿バルク埠頭（袖師 16 号岸壁）に、港内の循環資源貨物を集約する。 <p>【田子の浦港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 循環資源貨物（金属くず）の取扱については、現行機能の維持を図る。 <p>【御前崎港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用が低下する西埠頭内貿バースで新たな需要に対応し、既存の西埠頭 8・9 号岸壁を含めて循環資源貨物の取扱へ特化した埠頭へ再編する。

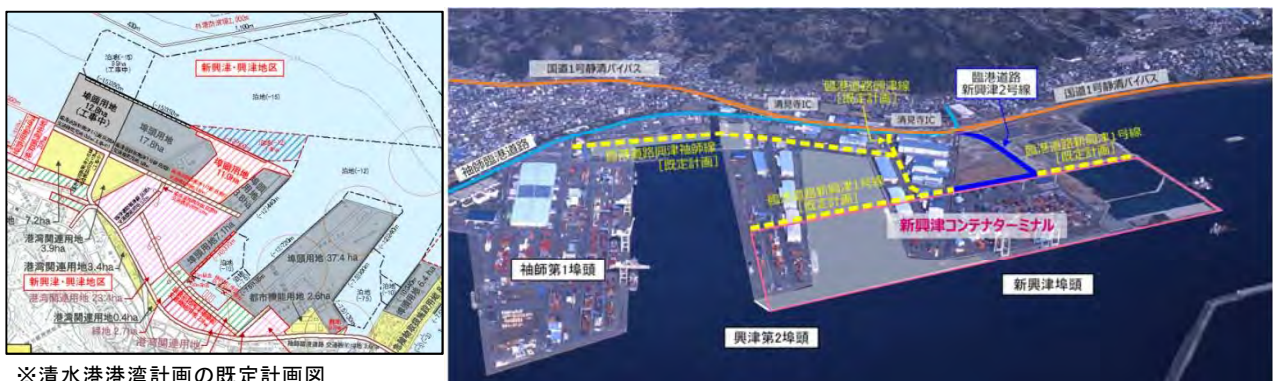
3. 5 内陸拠点との連携強化

(1) 背後幹線道路へのアクセス強化

目 標	トータル輸送コストの低減や災害時のリダンダンシーを確保
整備方針	背後幹線道路へのアクセス道路に交通混雑を発生させないよう、道路管理者との連携による円滑な交通ネットワークの確保
施策の方向	<p>【清水港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 円滑な臨海部の交通ネットワークを構築するため、アクセス道路に交通渋滞を発生させないよう、都市側の道路計画と連携しながら、必要に応じて道路改良等によるアクセス道路の機能向上に取り組むものとする。 一般車両との分離を図り、埠頭間を行き来するコンテナ車両等の安全で円滑な交通流を確保するため、既定計画の清水港新興津埠頭内の臨港道路及び埠頭内道路の配置見直しの検討や、新興津埠頭と袖師第一埠頭を結ぶ埠頭間連絡道路の整備など、物流機能の再編に伴う土地利用計画も踏まえ、埠頭内アクセスの強化に向けた取組も行っていくものとする。 <p>【御前崎港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 西埠頭への物流及び防災時のアクセス機能を強化するため、新たなアクセス道路を整備する。



図 3-13 清水港における背後幹線道路へのアクセスの現状



※清水港港湾計画の既定計画図

図 3-14 清水港新興津・興津地区の埠頭内臨港道路計画（既定計画）

(2) 産業集積拠点や広域貨物集配拠点とのネットワーク強化

目 標	トータル輸送コストの低減や新たな企業立地を促進
整備方針	ネットワーク路線における交通混雑の発生防止に向けた道路管理者との連携
施策の方向	<p>【田子の浦港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 臨港道路 7 号線と接続し東名高速道路富士 IC へ直結する一般県道田子の浦港富士インター線の JR 東海道本線との跨線橋において、将来的な港湾貨物の取扱量の増加による港湾車両の流入によっては、交通混雑が懸念される。 港湾車両による交通混雑を発生させないよう、一般県道田子の浦港富士インター線の 7 号跨線橋を含めた道路改良等による主要幹線道路とのアクセス性の向上に加え、内陸の物流・産業拠点とのネットワーク強化に取り組むものとする。



図 3-15 田子の浦港における物流・産業拠点とのネットワーク強化のイメージ

第4章 防災・危機管理機能の施策の方向

駿河湾港における防災・危機管理機能の施策の方向については、「静岡県第4次地震被害想定」や「静岡県みなと機能継続計画」等の防災政策を踏まえ、検討を行ったものである。

4.1 避難・防護対策の拡充

(1) 港内滞留者等の避難対策の強化と避難施設の拡充及び船舶の避難対策

目 標	港内滞留者等が津波から安全に避難できる体制を確保
整備方針	港湾・漁港の避難誘導計画の策定と避難困難区域の解消
施策の方向	<p>【駿河湾港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 県管理14港湾、8漁港において第4次地震被害想定レベル2津波に対応した避難誘導計画を策定する。また、津波高や津波到達時間等の情報から避難困難区域を特定し、津波避難施設の配置、規模等を検討する。 港内滞留者が迅速・的確に避難できるよう、避難路の確保・整備や避難を誘導するための標識等の整備を行うとともに、緊急地震速報や津波避難に関する情報伝達の多重化・多様化、情報の不可聴域の解消に取り組む。 津波避難施設の整備は、人命を守るために必要不可欠であるが、タワー構造の場合、建設等に要する費用は1箇所あたり数千万円となり維持管理にも多額の経費が必要となる。一方、津波避難マウント（命山）は、タワー構造と比較し建設費・維持管理費とも安価であるが、広範囲な用地を必要とするため、港湾活動への支障が懸念される。よって、津波避難施設の整備にあたっては、各々の港湾・漁港の土地利用等の状況に応じた的確な構造を適切な場所へ配置する。 船舶の避難対策については、公益社団法人日本海難防止協会「津波来襲時の航行安全対策に関する調査研究委員会」報告（平成26年3月予定）をもとに、検討を行う。



（出典）H23年度 清水港地震対策連絡会議資料（清水港管理局）より

図4-1 清水港新興津・興津・袖師埠頭の地震・津波避難誘導計画（案）

(2) 津波・高潮防護ラインの性能の再点検と整備促進

目 標	レベル1 津波から人命・財産を守りきる防災
整備方針	海岸保全施設の新設や嵩上げ、改良
施策の方向	<p>【清水港・御前崎港】</p> <ul style="list-style-type: none"> レベル1 津波により浸水被害が想定される清水港及び御前崎港においては、必要堤防高に応じた既存海岸保全施設の嵩上げや無堤区間における新設等、津波を防ぐ堤防高を確保する。 耐震性・耐津波性の高い構造へ施設改良を行う等、背後の産業活動やまちづくりと連携しながら、津波防護ラインの早期整備を行うものとする。



図 4-2 清水港の津波防護ラインの強化イメージ



図 4-3 御前崎港の津波防護ラインの強化イメージ

(3) 防波堤のねばり強い構造への改良

目 標	背後地域の被害軽減や発災後の復旧・復興等の促進
整備方針	災害対応力を強化するため、重要度の高い防波堤を「粘り強い構造」へ改良
施策の方向	<p>【清水港・御前崎港・焼津漁港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 緊急物資の輸送や生産・流通活動の維持・継続に資するなど復旧・復興等を促進する上で重要度の高い防波堤については、防波堤を越えるような高さの津波に対しても崩壊せずに減災効果を発揮するため、レベル1の津波抑止またはレベル1を上回る津波越波に対応した「粘り強い構造」へ改良を進めるものとする。 防波堤の機能を粘り強く発揮できるように、断面検討を行い、防波堤天端の嵩上げや、基礎マウンドや海底地盤の洗掘を防止するため被覆ブロック、洗掘防止マット、腹付工の設置等の補強対策を講じていく。

「港湾における地震・津波対策のあり方（案）」
 (H24年6月13日 国土交通省交通政策審議会
 港湾分科会防災部会)

防波堤を越えるような高さの津波に対しても、崩壊せずに減災効果を発揮するため、レベル1の津波抑止またはレベル1を上回る津波越波に対応した「粘り強い構造」へ改良。

「平成23年東日本大震災を踏まえた漁港施設の地震・津波対策の基本的な考え方」の改正について」
 (H25年8月30日 水産庁)

発生頻度の高い津波(L1 津波)に対して機能を維持するとともに、それを越える津波に対しても、全壊しにくく、全壊に至る時間を少しでも長く延ばすことが可能となる構造上の工夫(「粘り強い構造」)が必要。

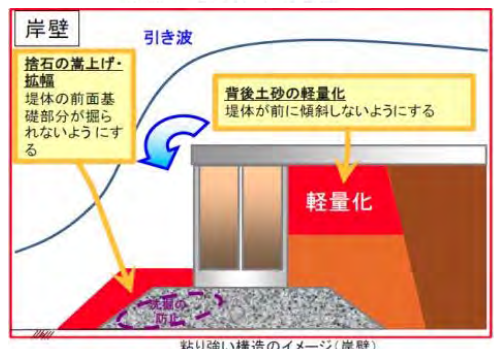
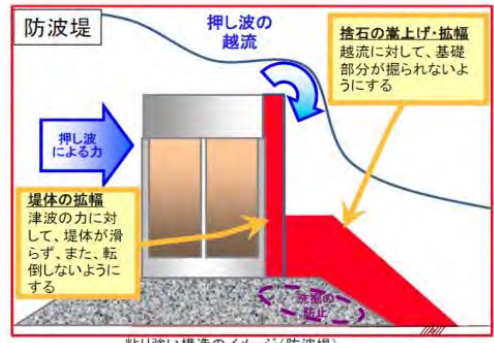
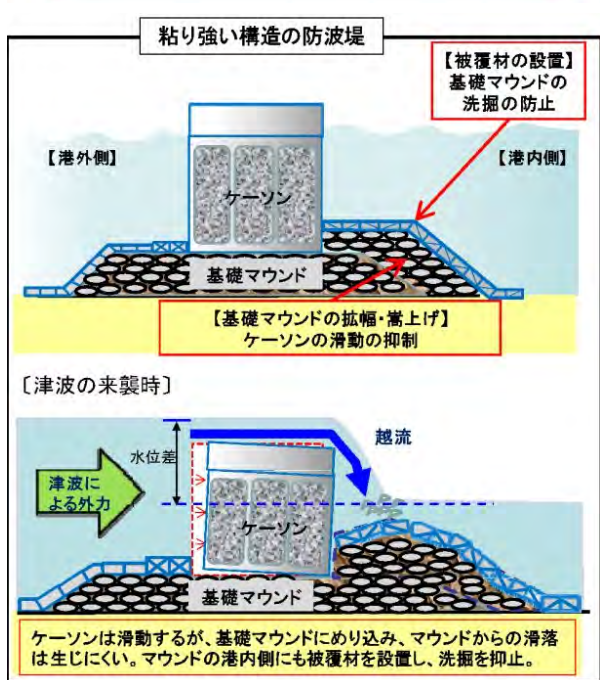


図 4-4 防波堤のねばり強い構造への改良イメージ

4. 2 緊急対応力の強化

(1) 緊急物資等の海陸輸送における結節点の強化

目 標	発災直後の緊急物資等を円滑に搬入・搬送
整備方針	緊急物資需要量に応じた耐震強化岸壁の整備と、一時保管スペースや輸送ルート の必要量や配置の再点検
施策の方向	<p>【駿河湾港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 第4次地震被害想定による緊急物資輸送の考え方を踏まえ、緊急物資等輸送用耐震強化岸壁の必要量を検証し、未整備岸壁の早期整備を進め、緊急対応力の強化を図る。 生活物資や応急復旧用資機材等の緊急物資や災害援助要員を被災地の避難所及び被災現場へ確実に搬送するとともに、孤立集落からの避難者を受入れるため、緊急時利用スペースや緊急物資輸送経路等の関連施設の必要量や配置等の整備計画の再点検を行い、緊急物資等の海陸輸送における結節点としての機能強化を図る。

(2) SOLAS 対応等の保安対策の強化

目 標	物流機能の段階的な再編・集約に対応した適正な港湾保安体制を構築
整備方針	保安対策対象埠頭の集約化と併せた保安対策の強化
施策の方向	<p>【駿河湾港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 物流機能の再編による保安対策エリアの集約化及び港湾保安対策の適正な実施、埠頭保安監視ネットワークの整備を図り、保安監視体制の効率化や保安対策コストの削減に取り組む。

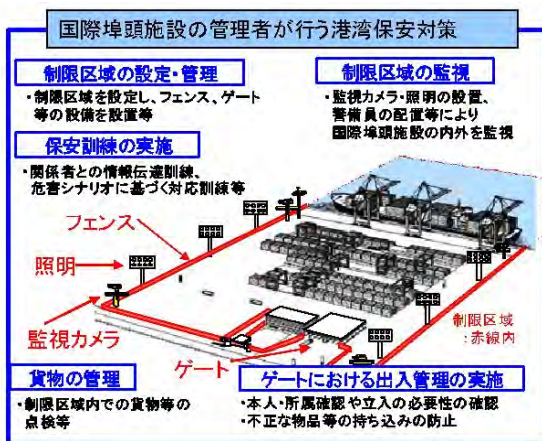


図 4-5 国際港湾施設の保安対策

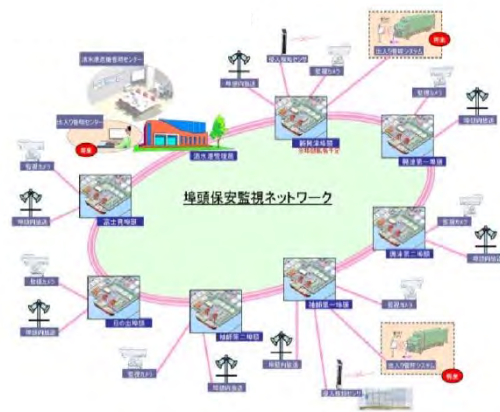


図 4-6 清水港埠頭保安監視ネットワーク(イメージ図)

(3) エネルギー関連施設の再点検と整備促進

目 標	復旧・復興によるエネルギーの確保
整備方針	エネルギー関連施設の耐震性の向上と機能の強化
施策の方向	<p>【田子の浦港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 田子の浦港では、係留施設の老朽化対策及び船舶間の保安距離確保のため、既定計画どおり、鈴川地区石油埠頭の係留施設を再編し、併せて岸壁の耐震改良を図るものとする。 臨港道路鈴川護岸道路については、危険物取扱施設との保安距離を確保するため、道路法線を変更する。 これら田子の浦港のエネルギー関連施設の強化対策を実施することにより、港内の復旧に要するエネルギー及び背後地域の復興に要するエネルギーを確保し、緊急対応力の強化を図るものとする。



図 4-7 田子の浦港のエネルギー関連施設の強化イメージ

(4) 漂流物（コンテナ、船舶等）対策の強化

目 標	背後地域の被災軽減と発災後の復旧活動への支障を軽減
整備方針	港内蔵置貨物や船舶等の津波漂流物対策の強化
施策の方向	<p>【清水港、御前崎港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 漂流物の市街地への流入による被害拡大を防ぐとともに、発災後の復旧活動に支障が生じないように、貨物の配置の工夫や固縛等の対処により流出防止に努める。 防潮堤や水門等の津波高潮防災施設や漂流物を食い止めるための流出防止柵の整備等、ハード対策の強化を図るものとする。

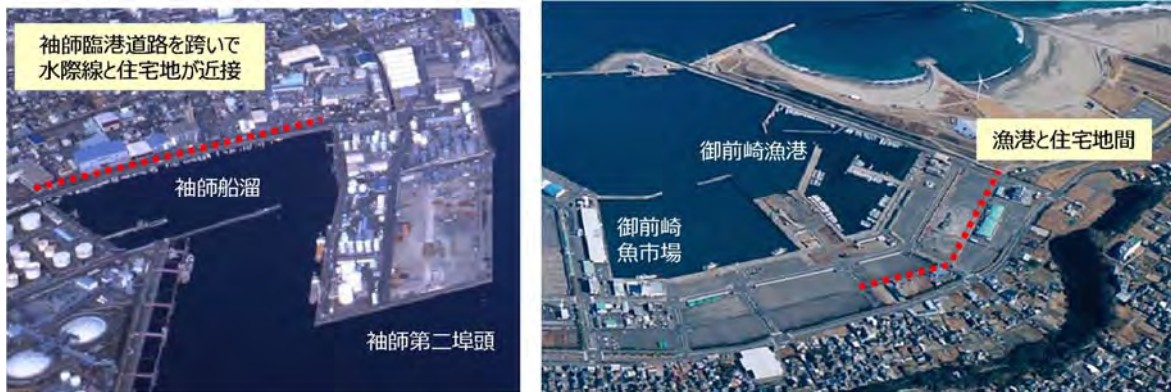


図 4-8 流出防止柵の設置イメージ（導入候補案）

4. 3 物流機能継続性の確保

(1) 産業活動維持用の耐震強化岸壁等の確保

目 標	地域経済を支える物流基盤の確保
整備方針	幹線貨物輸送に供する岸壁の耐震化と、既存の物流機能維持用の耐震強化岸壁の耐震性の検証と改良
施策の方向	<p>【駿河湾港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域の産業活動の維持継続、早期復旧・事業再開に寄与するため、幹線貨物輸送を担う駿河湾港の物流ターミナルについて、耐震強化岸壁を確保する。 なお、新設する耐震強化岸壁の構造形式は、地震に伴う地盤隆起後の増深改良のほか、リダンダンシーを考慮し、既設ケーソン構造とは異なる形式（例えば、栈橋形式）を検討・整備する必要がある。 臨海部に集積する港湾貨物の保管機能については、内陸フロンティアとの連携を図りながら、耐震性、耐津波性の向上を図るとともに、内陸エリアの保管機能とのアクセスの確保・強化に向けた検討も行う。



図 4-9 産業活動維持用の耐震強化岸壁の整備イメージ

(2) 駿河湾港内でのバックアップ体制に配慮した施設規模と配置の見直し

目 標	被災後の機能不足により駿河湾港以外へ流出するコンテナ貨物を最小限に抑える
整備方針	駿河湾港内でのバックアップ体制の強化
施策の方向	<p>【御前崎港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 御前崎港西埠頭コンテナターミナル2バース目の規格は、既定計画どおり水深14mとし、さらに物流機能維持用の耐震強化岸壁として整備する。 外洋に近く航路啓開等が容易と想定され、早期の復旧が期待される御前崎港において、被災した清水港のコンテナ貨物を代替し、県外の港湾への貨物流出を最小限に抑える。



図 4-10 駿河湾港内でのバックアップ体制の強化イメージ

(3) 航路機能の維持・保全

目 標	安全で円滑な海上輸送を確保するための航路を維持
整備方針	ポケット浚渫の継続と予防保全対策及び恒久対策の検討
施策の方向	<p>【田子の浦港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 西防波堤先端部でのポケット浚渫等による航路側への堆積抑制策を今後とも継続するとともに、ポケット浚渫域の埋没実測結果をもとに航路埋没予測手法を開発し、ポケット域の埋没予測にもとづいた航路水深の予防保全対策の検討を行う。 さらに、中央航路の変針等の恒久的対策についても検討する。



図 4-11 田子の浦港中央航路の埋没対策実施状況

4. 4 広域連携への対応

(1) 周辺地域との広域支援体制や代替機能の確保

目 標	緊急物資の輸送支援やコンテナ貨物等の代替機能の確保
整備方針	代替機能の保持や代替輸送ルート確保等、周辺港湾と連携した広域的バックアップ体制の構築
施策の方向	<p>【清水港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 首都圏や中京圏等の被災時におけるコンテナ代替機能としてのバックアップ体制を構築するため、清水港新興津コンテナターミナルの計画バース（水深 12 m 岸壁 2 バース）の規格を見直し、水深 15～16m の岸壁を必要とする欧米航路貨物に対応した代替機能の確保に取り組む。

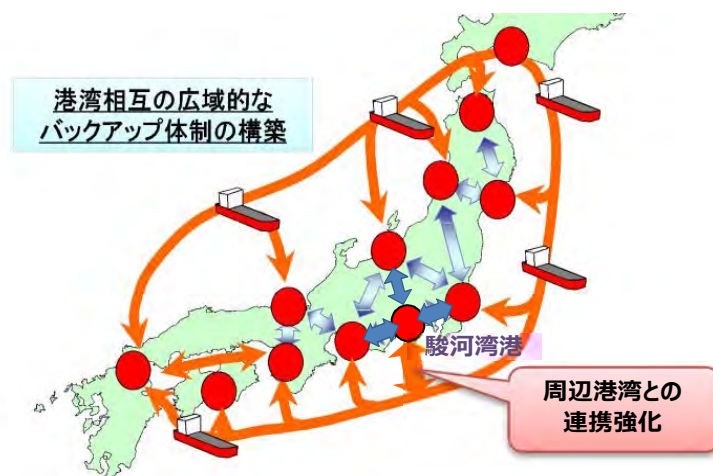


図 4-12 広域的なバックアップ体制の構築イメージ

(2) 県内の広域的ながれき処分体制への支援

目 標	地域の迅速かつ着実な復旧・復興の推進
整備方針	駿河湾港を利活用した県内の広域的な発生がれき処分体制への支援
施策の方向	<p>【清水港・御前崎港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 清水港貝島地区の廃棄物処理用地や、清水港興津地区及び御前崎港女岩地区の埠頭整備や港湾関連用地の埋立計画箇所は、維持浚渫等による建設発生土砂の受入れや被災後のがれき処分場として利用可能なエリアである。 これらを有効かつ効率的に活用することにより、がれき処理を集中的・効率的に行える発生がれきの処分場を確保する。



図 4-13 駿河湾港の災害発生がれき処分候補エリア

(2) 湾内海上ネットワークの構築と対応施設の確保

目 標	伊豆地域を主体とした観光振興
整備方針	駿河湾内の新たな海上交通ネットワークを構成するフェリーや旅客船の誘致
施策の方向	<p>【駿河湾港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 「富士山」の世界遺産登録と「三保松原」が構成資産の一つに登録されたことによる観光客の増加を、伊豆地域をはじめ県内に広く拡大していくため、西伊豆地域の港を連絡する海上交通バスとの接続に配慮して、駿河湾西岸地域と西伊豆地域の港を結ぶ新たなフェリーや旅客船航路を開設し、駿河湾横断の海上交通ネットワークの強化を図る。

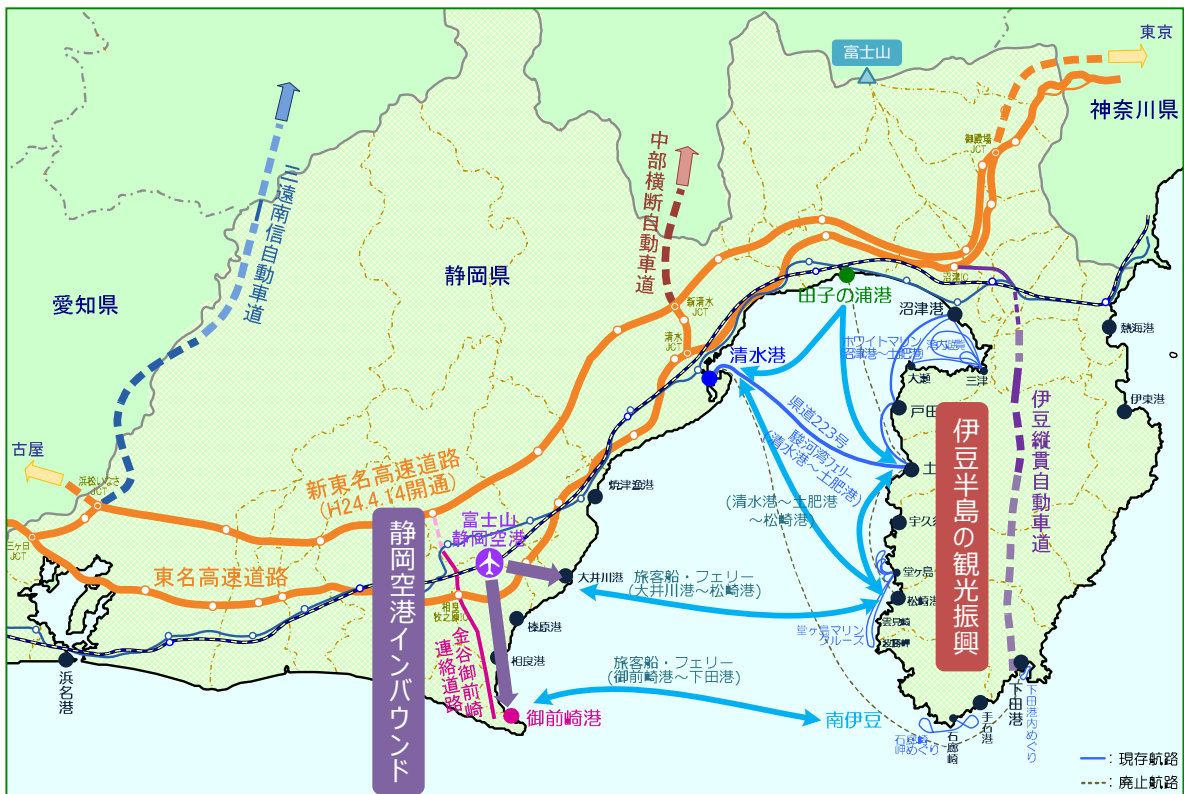


図 5-2 駿河湾内の海上ネットワークの構築イメージ

(3) 交流・観光施設の拡充（観光コンテンツの充実）

目 標	観光交流人口の増加による地域振興
整備方針	利用者のニーズを的確にとらえた観光・交流施設の拡充と、水産振興と観光との連携等によるソフト施策の充実
施策の方向	<p>【駿河湾港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光産業の活性化による地域振興に貢献するため、交流・観光施設の拡充を進める。 交流・観光施設の拡充とともに、大型貨物船や荷役活動の見学を通じた「港湾活動の見せる化」による観光資源化や、大型クルーズ船寄港時の情報発信力の強化を図り、観光客の集客・誘致に取り組んでいく。 <p>【清水港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日の出地区において、貨物を袖師地区にシフトすることにより、背後上屋の移転や他機能へ転用を図り、港の見学や集客ゾーンを創出するとともに、旅客船やフェリーターミナルの拡充、専用化を進める。 江尻地区において、JR清水駅との近接性を活かし、駿河湾遊覧や新たな水上バス航路の導入など海上ネットワーク基地としての機能を拡充する。 これらの地区間に歩行者動線を確保し、交流空間の連続性を向上させるとともに、背後市街地との連携、回遊性の向上に努めていく。 日の出地区及び江尻地区の交流拠点の拡充にあたっては、静岡市が検討を進めている「清水都心ウォーターフロント活性化プラン」と連携を図りつつ取り組んでいく。 <p>【田子の浦港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 富士地区において、遊歩道や自転車道の設置等により、市街地から漁港区・海浜緑地へのアクセス道路を改良するとともに、漁港区と海浜緑地を結ぶアクセス道路についても改良し、市街地から海浜緑地へのアクセス性を向上させる。 漁港区に近接した位置に水産イベント対応空間を確保し、イベントの拡充や来訪者の利便性を向上させることで、水産・観光振興に貢献していくものとする。 大型貨物船の航行を間近で見学できる全国でも希な港湾であり、これを観光資源化するため、船舶の入出港情報を常時発信し、新たな観光客の誘致に貢献していく。 <p>【御前崎港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央埠頭において、伊豆方面とのフェリー・旅客船発着施設の整備等により、湾内海上交通ネットワーク機能を形成する。 中央埠頭に隣接する御前崎地区では、水産振興によるにぎわい空間の創出や水産業の6次産業化による新たな観光資源の創出を図り、漁港区を含めた交流・観光機能への転換を図る。 下岬地区では、御前崎オートキャンプ場やウインドサーフィンなど人工海浜を核としたにぎわいの創出を図るものとする。



図 5-3 清水港日の出・江尻地区のにぎわい拠点形成の方向



図 5-4 田子の浦港のにぎわい拠点形成の方向



図 5-5 御前崎港のにぎわい拠点形成の方向

5. 2 レクリエーション機能の強化

(1) プレジャーボート収容施設の確保と海洋レジャー産業の導入空間の確保

目 標	PB の安全かつ適正な係留と港内の安全性向上や良好な水域空間の確保
整備方針	PB 係留施設の確保と、海洋レジャーの集客性を生かした商業機能等の海洋レジャー産業の誘致
施策の方向	<p>【駿河湾港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地方港や漁港も含めた駿河湾内の各港をクルージングできるような PB 回遊ネットワークの仕組みづくりについて検討する。 <p>【清水港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 散在する PB を地区ごとに集約・収容することを基本方針に、PB 隻数の将来需要を見直し、新興津地区や折戸地区、三保地区における係留計画の再検討を行い、PB 係留機能を強化する。 折戸地区では、民間マリーナもあわせた PB エリアとして整備を進め、海洋レジャー産業の誘致や親水空間としての新たな利用も含めた海洋性レクリエーション活動の拠点づくりを目指す。 <p>【田子の浦港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 既定計画どおり依田橋地区の船だまりを整備し、沼川兩岸の放置艇を収容する。 <p>【御前崎港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存マリーナの整備と利用促進を図り、海洋レジャー産業の導入とあわせて、マリーナ機能を中心とした海洋性スポーツ拠点の形成について検討する。

※PB:プレジャーボートの略称

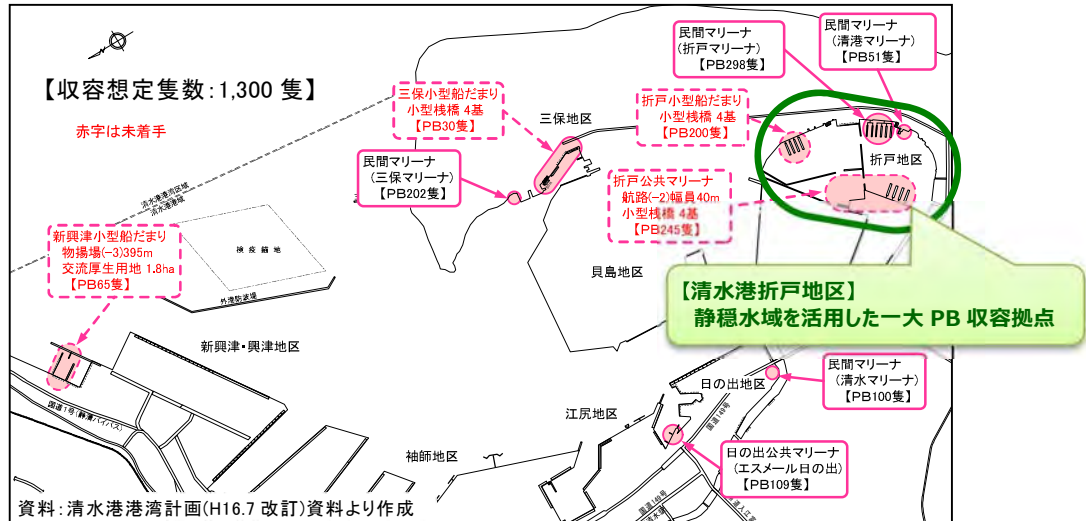


図 5-8 清水港の現行港湾計画における PB 収容計画

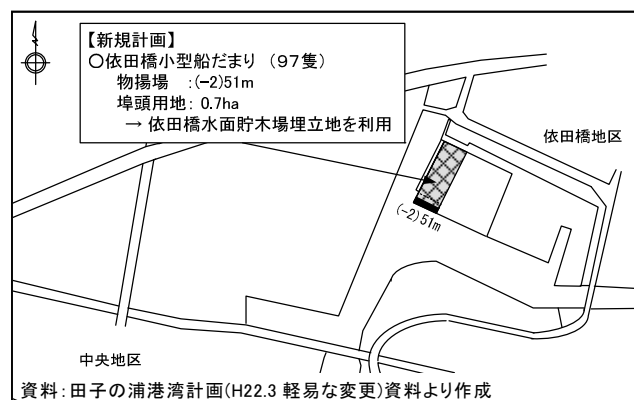


図 5-9 田子の浦港の現行港湾計画における PB 収容計画

5. 3 自然環境の保全

(1) 水質・底質改善の継続

目 標	港内海域環境の維持、保全
整備方針	浚渫土砂等の適正な処分
施策の方向	<p>【清水港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 清水港折戸湾水域においては、海辺のレクリエーションや海浜緑地によるにぎわい創出とともに自然再生を図るため、覆砂処理等を行い水質・底質の向上に取り組む。 <p>【田子の浦港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央航路及び泊地においては、水質・底質の改善に向けた浄化対策を継続して取り組む。

(2) 海洋投棄に代わる土砂処分場の確保

目 標	維持浚渫等による建設発生土砂への対応
整備方針	建設発生土砂を受け入れる土砂処分場の確保
施策の方向	<p>【清水港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 貝島地区廃棄物処理用地及び興津第一、第二埠頭間の埋立計画で対応する。 <p>【御前崎港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 既定計画における西埠頭整備に伴う埋立エリアで対応する。



図 5-10 清水港の土砂処分場の確保イメージ

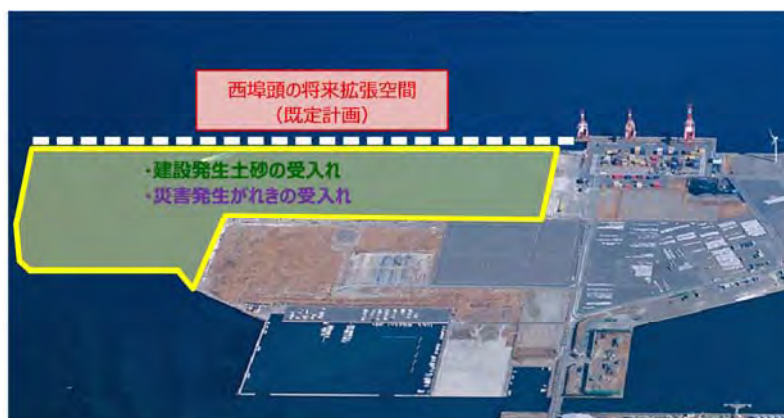


図 5-11 御前崎港の土砂処分場の確保イメージ

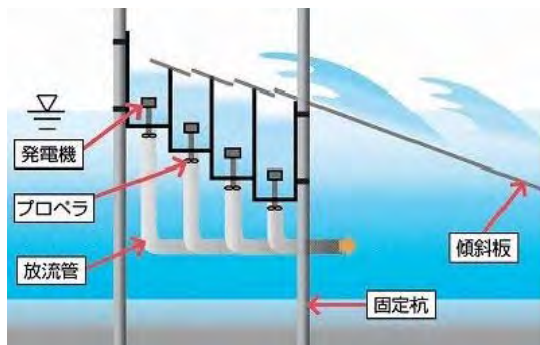
(3) 港湾における再生可能エネルギー利用の促進

目 標	エネルギーの地産地消の推進や低炭素・循環型社会の構築
整備方針	港湾空間の優位性を活かした再生可能エネルギーの導入促進
施策の方向	<p>【駿河湾港】</p> <ul style="list-style-type: none"> 駿河湾港の臨海部では、風力発電施設や太陽光発電施設の設置・建設や越波型波力発電の実証実験など、自然エネルギー導入の動きが活発化している。 御前崎港では「御前崎港再生可能エネルギー導入検討協議会」を設置し、洋上風力発電施設の円滑な導入に向けて、風力発電施設の導入エリアや発電事業者の資格・評価項目の検討を実施しており、将来的には、風力発電施設の設置及び運営を通じた地域経済への寄与や観光事業の活性化等が期待される。 このような状況を踏まえ、臨海部空間を活用した再生可能エネルギーの導入に向けた取り組みを着実に推進していく。また、臨海部陸域における民間事業者等の太陽光発電事業の導入に対しては、土地利用の状況を踏まえ対応を図っていくものとする。



※第2回「御前崎港再生可能エネルギー導入検討協議会」資料(平成25年11月)より抜粋

図 5-12 御前崎港 洋上風力発電施設導入エリア



(出典)Web サイト「静岡アットエス」2012/10/25 より抜粋
～越波型波力発電 相良港、御前崎港海域で実証実験～

図 5-13 越波型波力発電のイメージ



(出典)中部電力 Web サイト 公表資料より抜粋

図 5-14 「メガソーラーしみず」完成イメージ