

## 第6章 駿河湾港の整備基本計画

### 6.1 機能分担と連携のあり方

第2章で定めた駿河湾港が目指すべき将来像の実現にあたっては、第3章から第5章で示した機能ごとの施策の展開を、清水港、田子の浦港、御前崎港の駿河湾港各港や地方港湾・漁港との分担・連携により、効率的かつ効果的に進めていくことが必要である。

ここでは、機能ごとに、その分担や連携のあり方を、以下のとおり定めるものとする。

表 6-1 物流・産業機能の分担と連携のあり方

区分	駿河湾港			地方港・漁港	
	御前崎港 補完港 (近海、東南アジア航路)	清水港 拠点港 (全航路)	田子の浦港	大井川港	焼津漁港
コンテナターミナル					
穀物		パナマックス船対応 (満載入港) ポスト・パナマックス対応 (名古屋⇒減載入港)	3~5万DWT船対応 (航行安全検討の取組)		
	石油類	中部供給基地	東部供給基地	西部供給基地	
	エネルギー	全県供給基地			
石炭			拠点港		
紙・パルプ		中東部 需要地分担	東部		
水産品		水産品輸入基地 遠洋漁業基地			遠洋漁業基地 沿岸・沖合漁業基地
循環資源貨物	(西部基地)	一般循環資源貨物 共同輸送 (中部基地)	(東部基地)		
	特殊循環資源貨物 (広域積出基地)				
完成自動車	拠点港				
ROROターミナル	拠点港				

表 6-2 防災・危機管理機能の分担と連携のあり方

区分	駿河湾港			
	御前崎港	清水港	田子の浦港	
避難対策	地方港湾・漁港 地方港湾 その他漁港			
防護対策	避難誘導計画の早期策定、津波避難施設の設定・避難ビルの確保、避難民海上輸送ネットワーク構築			
	海岸堤防等防護施設の高上げ・補強等、未整備区間での新設 第一線防波堤等の粘り強い構造への改良			
緊急物資の海陸輸送における結節点 ・耐震強化岸壁 ・緊急時利用ハブ ・緊急物資輸送道路	県内の緊急物資海上輸送ネットワーク			
	防災拠点港湾(西部) 防災拠点港湾の中継基地 静岡空港との連携	防災拠点港湾(中部) 防災拠点港湾の中継基地	防災拠点港湾(東部) 防災港湾	防災拠点港湾 (沼津、熱海、下田) 防災港湾
保安対策	SOLAS対応(外貿公共埠頭)			
エネルギー 関連施設対策		LNG基地(都市ガス) 石油類、重油、LPG	石油類、重油	(大井川港) 石油類、重油、LPG
漂流物対策	流出防止柵等のハード整備			
	コンテナ・バルク・RORO対応	コンテナ・バルク対応	バルク対応	
物流機能継続 産業活動維持用 耐震強化岸壁 緊急物資用耐震強化 岸壁の活用	水深12m以上を各港に配置 利用可能な岸壁で駿河湾港の全体需要に対応			
	コンテナ埠頭増設(耐震強化)	※御前崎港でコンテナ代替 [県外港への流出抑制]		
首都圏支援 がれき対策	新興津コンテナ埠頭 (-15m岸壁連続3B化)			
	県内の広域的受け入れ (女岩・水面貯木場) (興津埠頭間・貝島)			

表 6-3 交流・生活・環境機能の分担と連携のあり方

区分	駿河湾港		地方港		
	御前崎港	清水港	田子の浦港	西伊豆港湾	
観光	観光資源	なぶら館・なぶら市場 みなとかつお祭り 御前崎地区を交流空間へ (水産業を核とした交流)	EISPIストリームプラザ 河岸の市、マグロ祭り 日の出埠頭を交流空間へ	大型貨物船の入出港 富士山の眺望 しらす祭り 漁港区を交流空間へ (水産業を核とした交流)	沼津港 由比漁港 焼津漁港 沼津：水産祭り 由比：桜えびまつり 焼津：水産物直売店 市場見学
	ネットワーク	新規フェリー・旅客船 (空港⇒西伊豆)	フェリー(土肥) バイクルーズ(港内) 水上バス(港内)	新規フェリー (清水、土肥)	バイクルーズ (沼津～土肥等)
	クルーズ船	貨物埠頭利用 ↑ 駿河湾海上旅客船ネットワークへ接続(西伊豆観光振興)	クルーズ船専用埠頭	貨物埠頭利用	フェリー(清水) バイクルーズ
海辺のレクリエーション	[海洋スポーツ拠点] 人工海浜(県民) マリナー(県民・ボート)	[海洋レジャー拠点] マリナー(県民・ヨット)	<PBの湾内回遊性>		
憩い	マリナーパーク御前崎 (県民)	清水マリナーパーク (県民・観光客)	ふじのくに田子の浦みなど 公園、港口左岸(県民)		
自然再生		折戸湾(海浜・干潟等) 新興津(興津海岸復元)			
環境保全	県内の広域的受け入れ		底質・水質改善 富士海岸保全		
再生可能エネルギー	建設発生土受入(女岩)	建設発生土受入 (貝島、興津鞆頭)	太陽光発電		
みなと教育・学習	港の歴史、貨物船・荷役見学、産業見学				

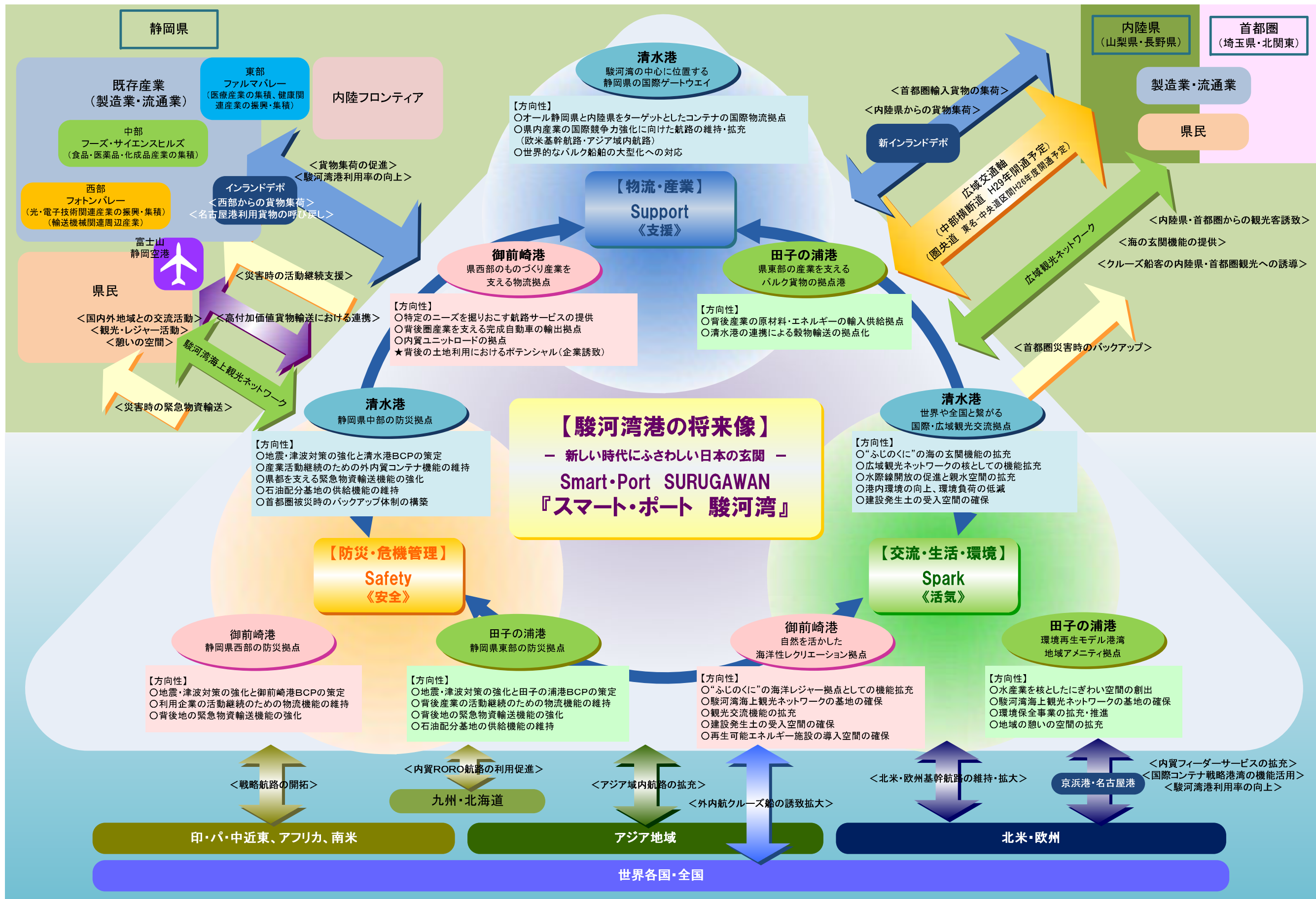


図 6-1 駿河湾港の機能分担と連携のイメージ

## 6. 2 空間利用構想

### (1) 空間利用の基本方針

#### ①基本理念

今後の駿河湾港の空間利用は、既存空間を最大限に利活用することを原則とする。

新たな埋め立て等の開発は、県経済の発展と県民生活の安定に必要なものに限定し、その規模も必要最小限にとどめるものとする。

また、港湾空間の利活用にあたっては、良好な自然環境の保全に十分に配慮するとともに、港湾利用として遊休化した空間については、地域住民のニーズを踏まえて、新たな利活用や自然環境再生等を行うものとする。

#### ②駿河湾港各港の空間利用方針

	港湾別の空間利用方針
清水港	◇市街地に近接した空間の特性を踏まえ、混在・分散化した機能を再編・集約化していくものとする。 ◇新興津・興津地区のコンテナ、袖師地区及び富士見地区のバルクといった物流機能の集約と拠点化を図り、江尻地区及び日の出地区を交流空間、折戸地区をレクリエーション・自然再生空間といったように、メリハリのある空間利用への再編を進める。
田子の浦港	◇狭隘な空間に機能が集積している田子の浦港は、空間利用の再編や集約化にも限界がある。 ◇このため、現状の空間利用を前提に、最大限の機能発揮ができる利活用を目指す。
御前崎港	◇御前崎港は3港の中で、最も開発余力を残す港湾であり、将来の情勢変化を睨みつつ、その開発空間を留保していくものとする。 ◇物流需要の変化の中で遊休化している物流空間については、地域振興に貢献する交流や新産業等の空間へ積極的に転換していくものとする。 ◇多くの利用者でにぎわいを見せる海浜緑地空間は、その環境を維持していくものとする。

### (2) 駿河湾港各港の空間利用構想図

空間利用の基本理念及び基本方針に基づき、各種施策の展開エリアを示す駿河湾港各港の長期的な港湾空間の利用構想（機能配置イメージ）を、以下のとおりとする。



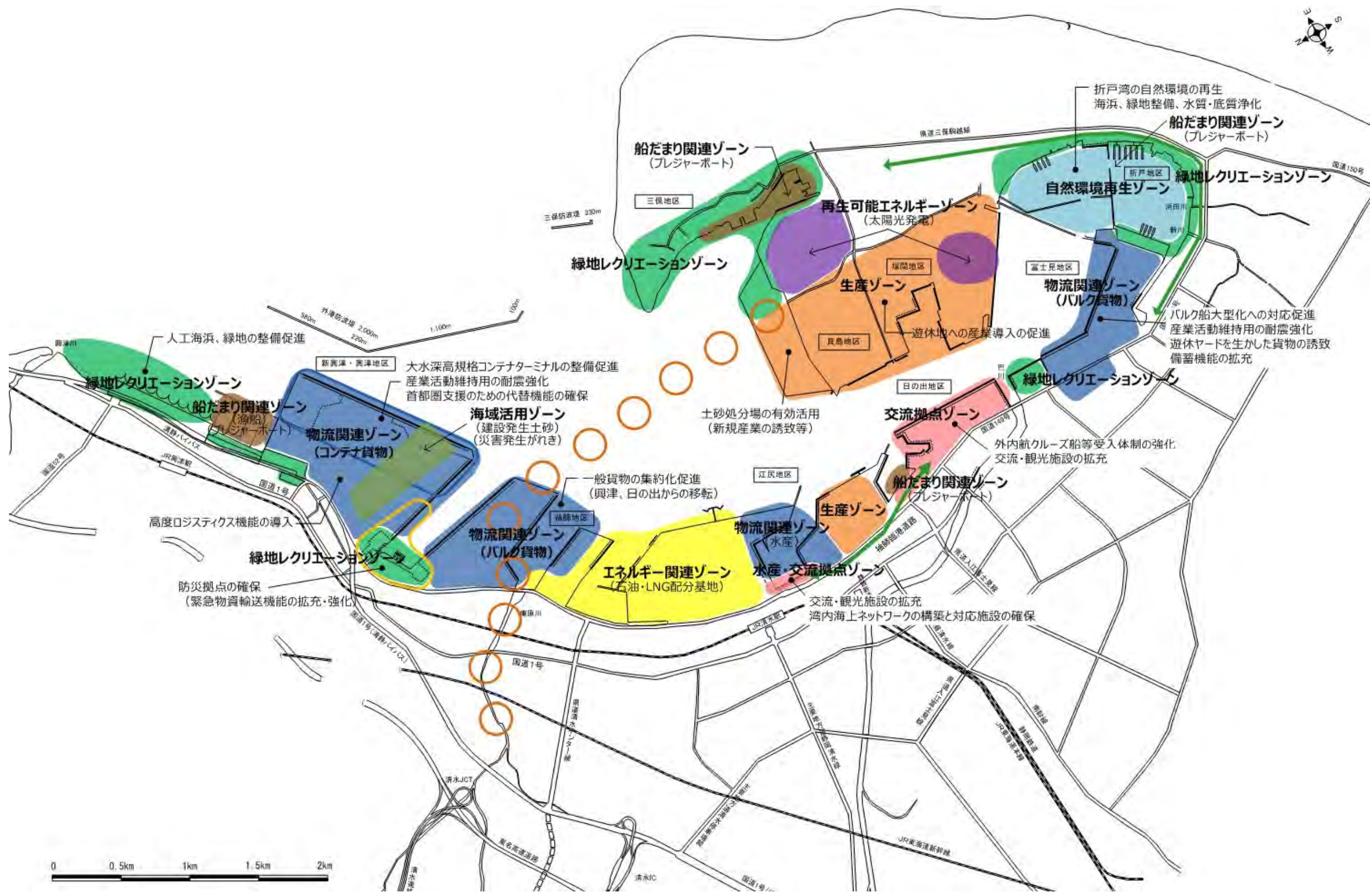


図 6-2 清水港の空間利用構想





図 6-3 田子の浦港の空間利用構想図

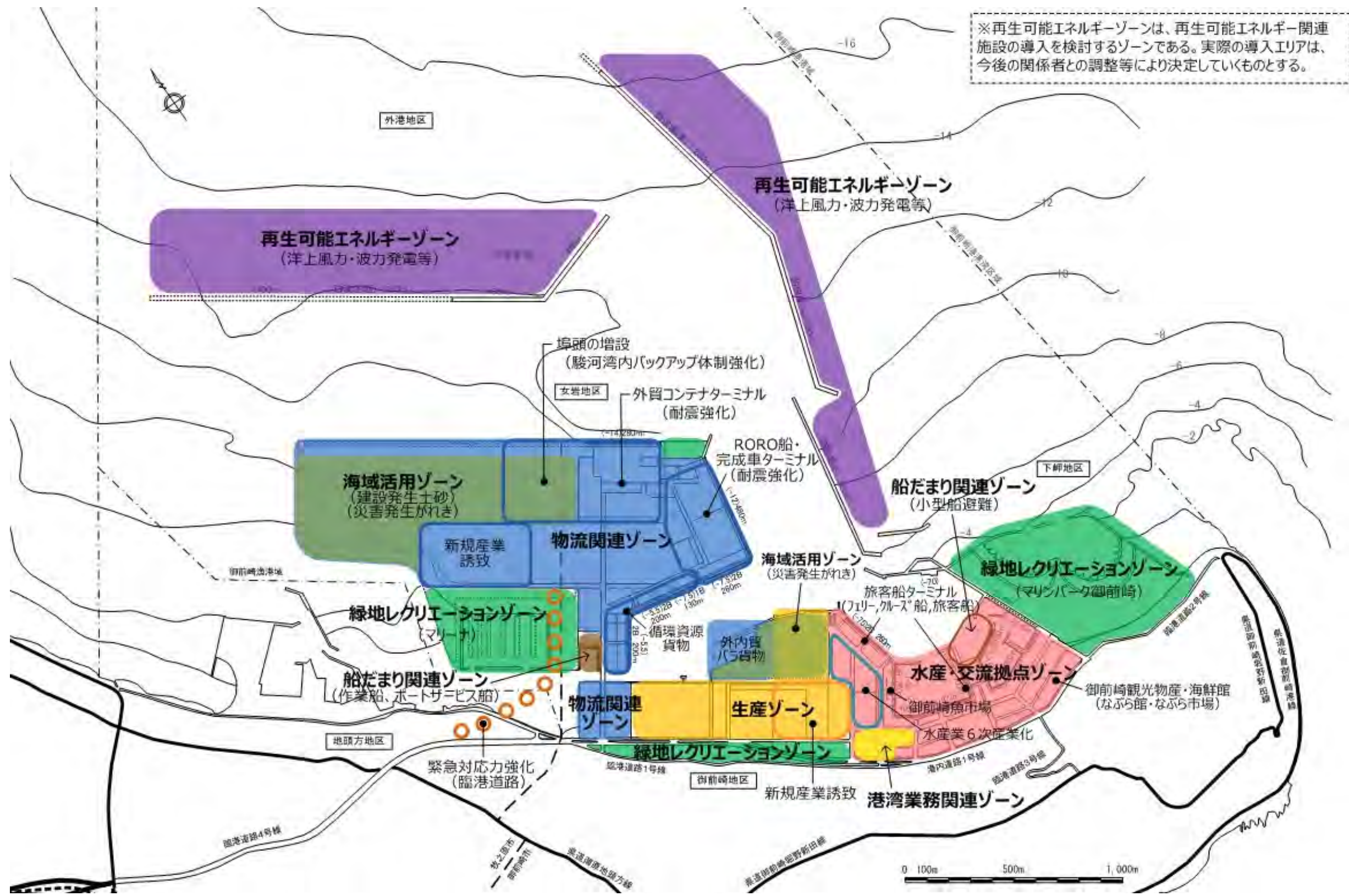


図 6-4 御前崎港の空間利用構想図

## 6. 3 整備プロジェクト実施計画

本項では、第3章から第5章で示した各機能の施策の方向を踏まえ、主要な施設計画（整備プロジェクト）について、将来需要量や配置計画等の定量的検討を行った。各施策の実施時期の設定にあたっては、表6-4に示す「短期」、「中期」、「長期」ごとの施策の実施程度を踏まえて検討した。

表6-4 短期・中期・長期の施策の実施程度

区分	対象期間	施策の実施程度
短期	概ね5年後	実施中及び実施予定の施策
中期	概ね5～15年後	次期港湾計画の施策案
長期	概ね15～30年後	あるべき姿に向けての目標

### (1) コンテナターミナル整備計画

#### ①長期バース需要の検討

##### (ア) 新規バース需要対象のコンテナ貨物量

先に示した駿河湾港の長期コンテナ貨物量を、航路別の取扱実績や輸入貨物の戦略的な誘致方針等を踏まえ設定した航路別取扱比率をもとに配分した上で、「水深15m岸壁対応」と「水深12～14m岸壁対応」の対応バース別コンテナ貨物量を設定した。

既存バースは、清水港新興津の水深15m岸壁2バース、御前崎港女岩の水深14m岸壁1バースとした。袖師コンテナターミナル（水深12m岸壁3バース）は既定の新興津コンテナターミナル集約計画による利用転換の方針から対象外とした。

対応バース別コンテナ貨物量から該当する既存バース取扱能力を差し引いた結果、表6-5に示すとおり、水深15m岸壁対応貨物に対しては新興津コンテナターミナルの2バースで対応可能となるが、水深12～14m岸壁対応貨物のバースが不足することとなる。

これより、長期コンテナ需要に対する新規バース需要の対象コンテナ貨物量は、454千TEUと設定した。

表6-5 長期コンテナ需要に対する新規バース需要対象貨物量の検討

【長期】	駿河湾港 対応バース別コンテナ将来予測値 (千TEU)		
	-15m岸壁 対応貨物	-12～14m岸壁 対応貨物	合計
①長期コンテナ貨物量	448	616	1,064
②既存バース取扱量	460	150	610
清水港新興津1号(-15m)	230		230
清水港新興津2号(-15m)	230		230
御前崎港西10号(-14m)		150	150
③需給過不足(②-①)	12	-466	-454
<b>新規バース需要対象貨物量</b>		<b>454</b>	

※-15m岸壁の余剰能力12千TEU分は、-12～14m岸壁対応貨物を扱うものとする。

### (イ) 新規コンテナバース規格の検討

454 千 TEU を扱うための新たなコンテナバースについては、首都圏バックアップ機能の確保の必要性や駿河湾港内のバックアップ機能を強化する観点を含め、より高規格なターミナル機能とするため、清水港で水深 15m 岸壁 1 バース、水深 12m 岸壁 1 バース、御前崎港で水深 14m 岸壁 1 バース、合計 3 バースを確保するものとした。これにより、新規コンテナバースの取扱能力は 510 千 TEU となり、新規需要への対応は可能である。

表 6-6 長期コンテナ需要に対する駿河湾港の新規コンテナバース規格

		水深 12m	水深 14m	水深 15m	合計	総バース 延長
新規バース 需要数	駿河湾港	1	1	1	3	930m
	清水港	1		1	2	600m
	御前崎港		1		1	330m
コンテナ取扱能力 (千TEU)		130	150	230	510	-

### (ウ) コンテナターミナルのバース配置計画

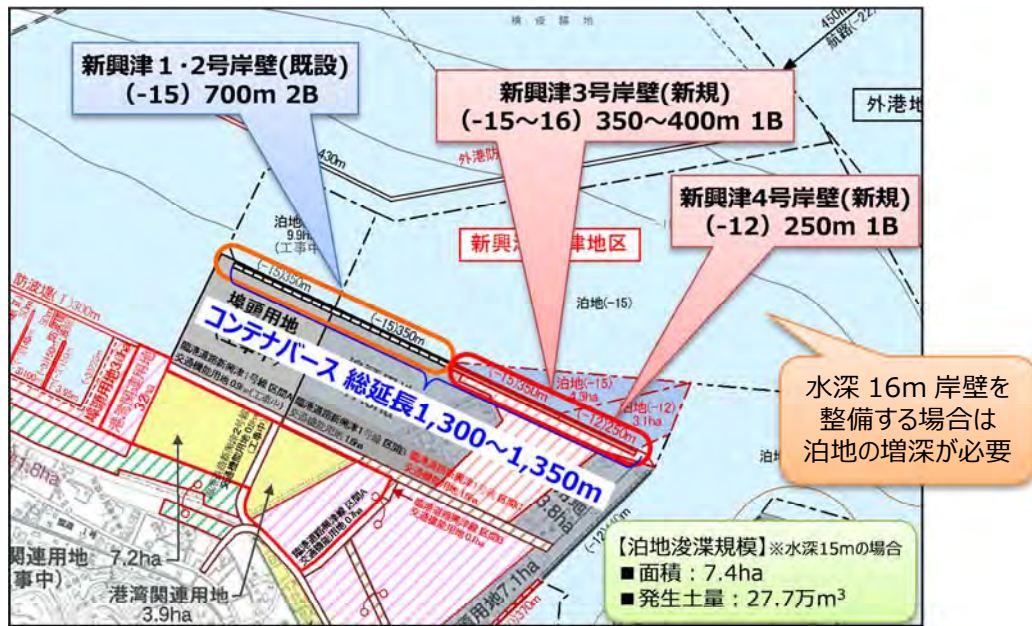
長期的なコンテナ貨物需要の面から、清水港の新たなコンテナバースの規格は、水深 15m 岸壁 1 バース、水深 12m 岸壁 1 バースとした。

一方で、世界のコンテナ船型は大型化が進展しており、特に、既に 1 万 TEU クラスのコンテナ船の就航が見られる欧米航路において、最大クラス 18,000TEU 積載のコンテナ船の建造計画が発表される等、同航路では 1 万 TEU 超クラスの超大型コンテナ船が主流になるものと予測されている。

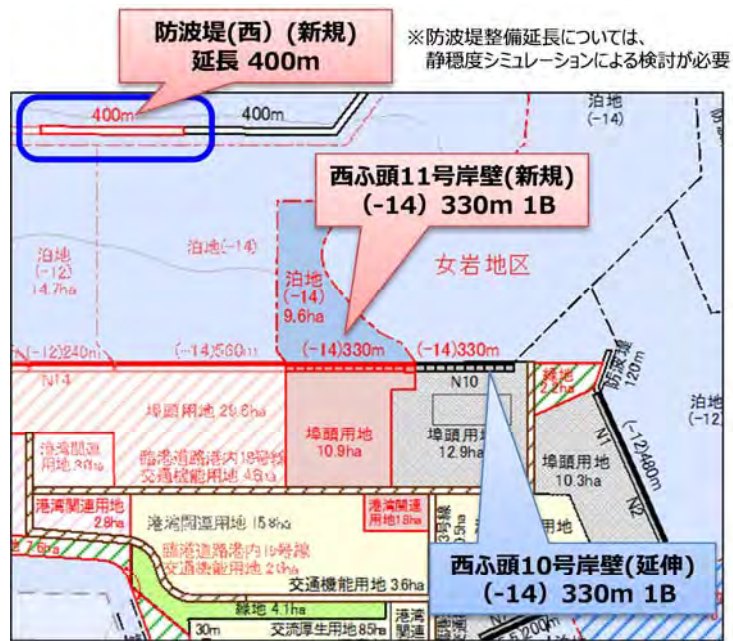
このような、スケールメリットによる輸送コスト低減のためのコンテナ船の超大型化の動きを踏まえ、欧米航路を有する清水港において、超大型コンテナ船の入港に対応可能なバースを備えるものとし、水深 16m 化も視野に入れたコンテナターミナル機能の拡充に取り組むものとする。

よって、清水港においては新興津コンテナターミナルの 3 バース目を水深 15~16m 岸壁とする。また、整備位置は、機能集約や一体的な運営を可能とするため既設バースと連続した配置とし、水深 15m 以上の連続 3 バース化に取り組む。

図 6-5 に、清水港及び御前崎港のコンテナターミナルのバース配置計画を示す。



清水港 新興津コンテナターミナル整備計画案  
 [-15m/-15m/-15~16m/-12m 連続4バース配置案]



御前崎港 女岩コンテナターミナル整備計画案  
 [-14m/-14m 連続バース配置案]

図 6-5 長期コンテナ需要に対する駿河湾港のコンテナバース配置計画

## ②長期ヤード需要の検討

### (ア) 港湾別コンテナ貨物取扱量の設定

駿河湾港の長期コンテナ貨物量 1,064 千 TEU のうち、清水港は取扱能力最大の 820 千 TEU、御前崎港は残り 244 千 TEU を取扱うものと設定した。

なお、短・中期の港湾別取扱量は、御前崎港において、短期は既往最高水準までの回復、中期は港湾計画値（清水港港湾計画改訂時に分担量を設定：119 千 TEU）の達成目標を定め、残りを清水港で対応するものと設定した。

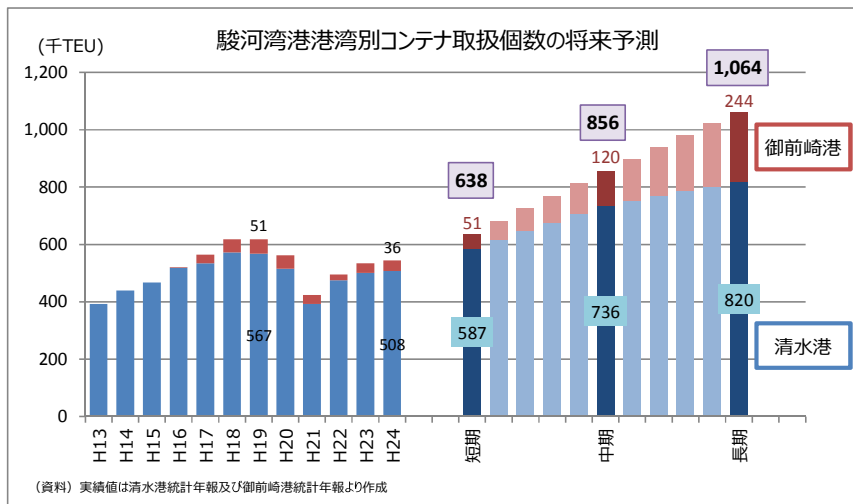


図 6-6 駿河湾港港湾別コンテナ取扱個数の将来予測

### (イ) 港湾別必要ヤード規模の検討

コンテナ取扱に必要となる主なターミナル機能（実入りコンテナヤード、空バンプール、バックヤード、エプロンヤード）について必要規模を算定した。

港湾別の長期コンテナ貨物量に対する必要ヤード規模は、表 6-7 に示すとおりであり、清水港では合計 53.3ha、御前崎港では合計 25.6ha が必要となる。

表 6-7 長期コンテナ需要に対する港湾別の必要ヤード規模

	(ha)		
	清水港	御前崎港	駿河湾港
実入りコンテナヤード	15.7	5.6	21.3
空バンプール	13.2	9.7	22.9
バックヤード	16.2	6.8	23.0
エプロンヤード	8.2	3.5	11.7
合計	53.3	25.6	78.9

※バックヤードとは、CFS、メンテナンスショッップ、ゲート、管理棟等の関連施設が配置されるエリアである。

### (ウ) コンテナターミナルのヤード配置計画

必要ヤード規模をもとに配置検討した結果、清水港及び御前崎港コンテナターミナルのヤード配置計画は、図 6-7、6-8 に示すとおりとなる。

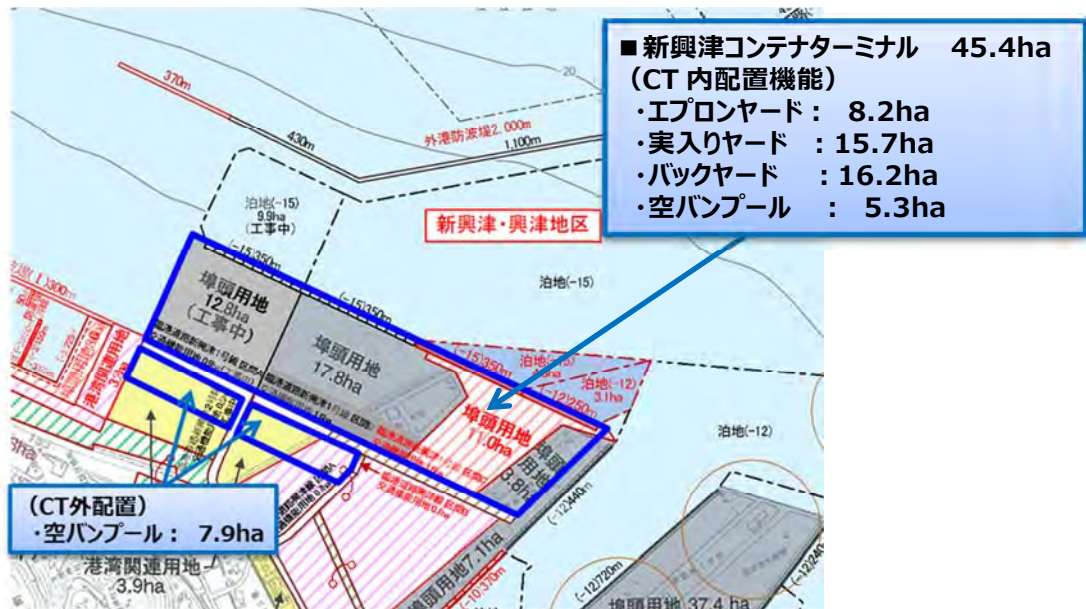


図 6-7 清水港新興津コンテナターミナルのヤード配置計画

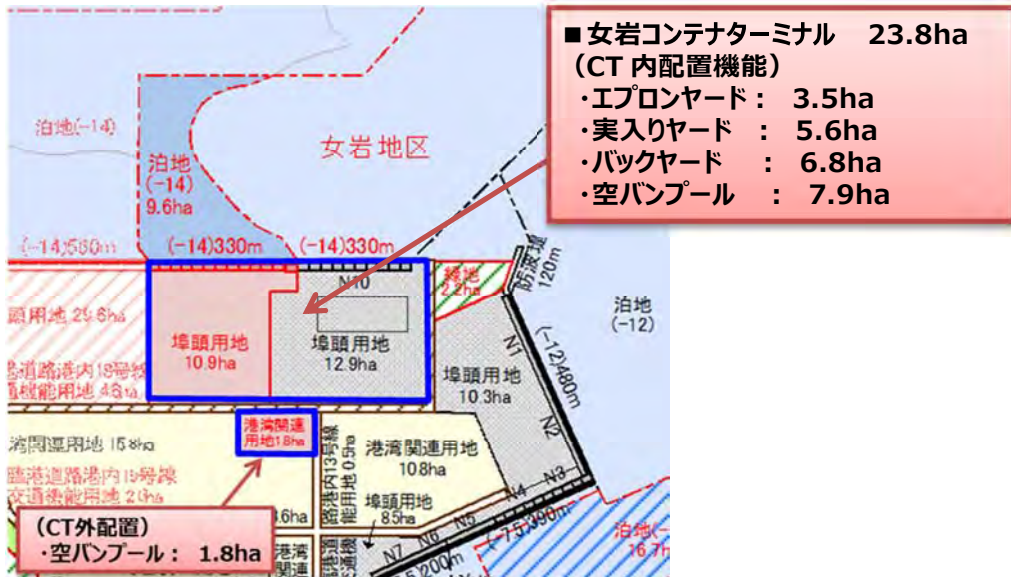


図 6-8 御前崎港女岩コンテナターミナルのヤード配置計画

### ③コンテナターミナルの段階整備計画

先に検討した清水港及び御前崎港の長期コンテナ需要に対応したバース及びヤード配置計画をもとに、短・中期の途中段階における機能拡張や埠頭再編の手順を示すコンテナターミナルの段階的な整備計画を策定した。

## (2) バルクターミナル整備計画

### ① 一般バルク貨物の利用可能岸壁延長の検討

#### (ア) 公共バルク貨物の仕分け

将来の公共バルク貨物量に対する対応岸壁規模を検討する上で、貨物量の増減に関わらず利用施設が限定されている貨物と利用施設が限定されていない貨物（一般バルク貨物）を区分した。

利用施設限定貨物は、背後の荷役機械やサイロ、蔵置ヤードとの一体的な取扱が不可欠である「穀物」「木材チップ」「石炭」「セメント」「完成自動車」の大宗品目のほか、清水港及び田子の浦港の石油製品、重油、LPGの「石油類」と「化学薬品」、清水港江尻地区の江尻1～12号、17～18号と御前崎港御前崎地区中央埠頭3～5号で扱われる「水産物」とし、必要岸壁延長の充足検証の対象からは除外した。

#### (イ) 一般バルク貨物利用可能岸壁延長の充足検証

一般バルク貨物の必要岸壁延長に対する利用可能岸壁延長の過不足状況について、表6-8に示す。

清水港は、コンテナターミナル拡張に伴う埋め立てや交流拠点の形成、休憩用岸壁の確保等により利用可能岸壁が削減された場合でも、中・長期の貨物需要に対しては対応可能である。また、田子の浦港も中・長期の貨物需要に対しては対応可能である。

一方、御前崎港は、東埠頭を交流機能へ利用転換する中期までの貨物需要には対応可能であるが、長期における中央埠頭の利用転換後は岸壁延長が不足することになるため、新たな一般バルク貨物対応岸壁の整備が必要となる。

田子の浦港では、一般バルク貨物の利用可能岸壁延長が十分確保されることとなるが、近年の経済情勢の変化は予測が難しい面があり、中・長期の貨物需要が増加に転じることも考慮した駿河湾港としての余裕と考え、さらなる削減は計画しないものとする。

表 6-8 将来需要に対する一般バルク貨物対応岸壁延長の充足検証

港湾	区分	実績		将来値		
		H23	H24	短期	中期	長期
駿河湾港	必要延長(m)	4,528	4,519	4,801	4,632	4,648
	利用可能延長(m)	9,197	9,197	9,197	6,080	5,480
	過不足延長(m)	4,669	4,678	4,396	1,448	832
清水港	必要延長(m)	2,898	3,002	3,028	2,866	2,882
	利用可能延長(m)	5,786	5,786	5,786	3,378	3,038
	過不足延長(m)	2,888	2,784	2,758	512	156
田子の浦港	必要延長(m)	856	773	865	858	858
	利用可能延長(m)	1,827	1,827	1,827	1,652	1,652
	過不足延長(m)	971	1,054	962	794	794
御前崎港	必要延長(m)	774	744	908	908	908
	利用可能延長(m)	1,584	1,584	1,584	1,050	790
	過不足延長(m)	810	840	676	142	-118



## ②個別バルクターミナル整備計画

既存施設の有効活用とバルク埠頭の再編をもとに、輸送船舶の大型化に対応した施設の増深・延伸のターミナル改良のほか、将来的なバルク需要に対応した新規ターミナルの整備等、各港におけるバルクターミナル整備計画を以下に策定した。

### (ア) 増深・延伸によるバルクターミナル改良計画

整備箇所	清水港富士見埠頭（穀物船の大型化対応）
整備内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既定計画どおり中期までに、穀物船の大型化に対応するため富士見 5 号岸壁を大型化し、パナマックス船の満載入港が可能な水深 14m 延長 290m を確保する。長期では、ポストパナマックス船の減載入港が可能な水深 14m 延長 320m を確保する。</li> <li>・これに伴い、富士見 4 号岸壁を水深 12m 延長 240m から、中期では延長 190m、長期では延長 160m へ縮小する。</li> </ul>



図 6-9 清水港富士見埠頭の穀物船対応岸壁整備計画（既定計画）

整備箇所	清水港袖師第一埠頭（輸入パルプ船の大型化対応）
整備内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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に位置する袖師 8 号岸壁を水深 12m 延長 240m から水深 15m 延長 300m へ増深改良する。</li> <li>・岸壁前面及び周辺泊地を水深 15m へ増深する。</li> </ul>

整備箇所	清水港袖師第二埠頭（輸入液体運搬船の大型化対応）
整備内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、現行の袖師 17・18 号岸壁 2 バースを水深 13m 延長 260m へ増深改良する。</li> <li>・岸壁前面及び周辺泊地を水深 13m へ増深する。</li> </ul>



図 6-10 清水港袖師第一・第二埠頭の大型外貨バルク船対応岸壁整備計画

整備箇所	田子の浦港富士埠頭（輸入パルプ船の大型化対応）
整備内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中央1・2号岸壁でパルプを取り扱う場合のバース利用率を算出すると、現状でもバース利用率は60%※を超えており、今後の石炭需要の増加により当該岸壁での対応は困難となる。さらに輸入石炭船とパルプ船との輻輳が予想される中で、大型パルプ船に対応した新たな岸壁の整備が必要である。（※文献「港湾工学」によると、公共埠頭の適正なバース利用率は0.4～0.6程度と示されている）</li> <li>・よって、パルプ船の大型化に対応するため、富士5・6号岸壁（水深7.5m）を水深12mへ増深改良し、岸壁前面泊地を水深12mへ増深する。</li> </ul>



図 6-11 田子の浦港富士埠頭のパルプ船等対応岸壁整備計画

(イ) 新規ターミナル整備計画

整備箇所	御前崎港中央埠頭（外内貿バルク貨物対応）
整備内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・長期における中央埠頭 1～2 号及び東埠頭 1～6 号の交流拠点利用への転換及び西埠頭 3・4 号岸壁の新規 RORO ターミナル化に伴い、不足するバルク貨物対応岸壁を新たに整備する。</li> <li>・既定計画どおり御前崎地区中央埠頭とし、外貿鋼材の取扱に対応するため水深 12m 岸壁（延長 240m）を 1 バース整備する。</li> </ul>

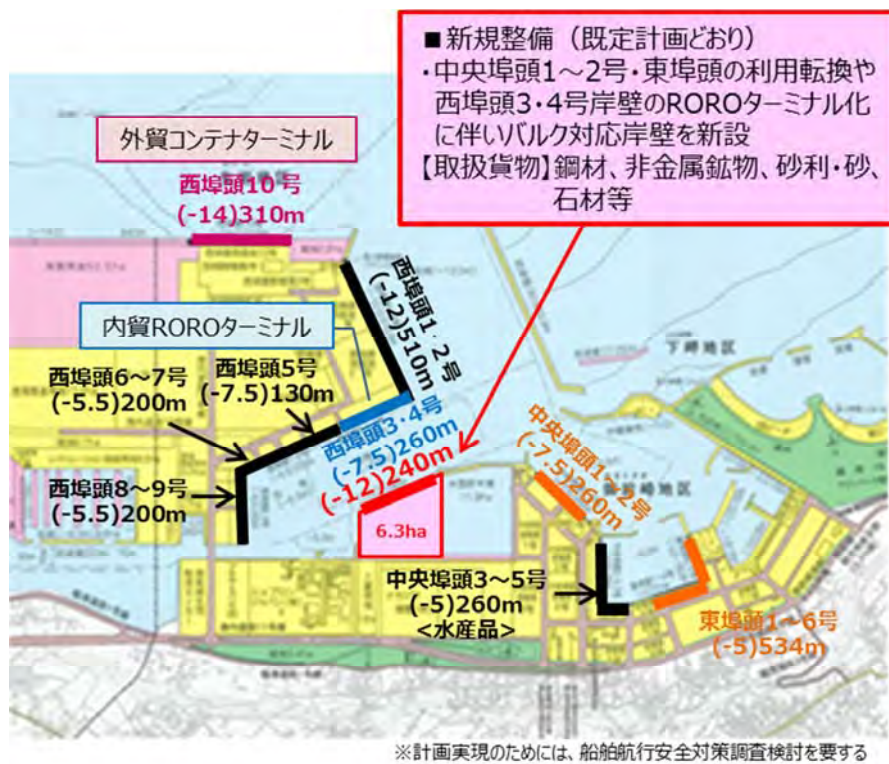


図 6-12 御前崎港におけるバルクターミナル新規整備計画

### (3) RORO ターミナル整備計画

#### ① 輸送船型と必要岸壁規模の設定

輸送船型	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存九州航路の将来船型は、みやこ丸が国内最大級船型にリプレイスされるものとし、約1万4千GT級の2船体制を想定。</li> <li>新規北海道航路は、最大クラス船型（積載能力160台）の約1万4千GT級あるいは中型クラス船型（積載能力80～100台）の約8千GT級を想定する。</li> </ul>
必要岸壁規模	<ul style="list-style-type: none"> <li>将来の輸送船型より、最大クラスの船型に対応した水深9m、延長250mを確保する。</li> </ul>

表 6-9 既存九州航路の将来船型

【現行】

船名	GT	DWT	船長 (m)	船幅 (m)	喫水 (m)	積載シャー台数	必要岸壁規模	
							延長 (m)	水深 (m)
むさし丸	13,927	6,389	166.0	27.0	7.0	160	220.0	8.0
みやこ丸	8,015	5,737	156.8	24.0	6.3	122	200.0	7.0

【将来】

新みやこ丸	13,950	6,598	199.0	24.5	7.3	160	250.0	9.0
-------	--------	-------	-------	------	-----	-----	-------	-----

注：新みやこ丸(仮称)の諸元は国内就航RORO船の最大値を採用。

表 6-10 新規北海道航路の想定船型

【将来】

船名	GT	DWT	船長 (m)	船幅 (m)	喫水 (m)	積載シャー台数	必要岸壁規模	
							延長 (m)	水深 (m)
最大クラス	13,950	6,598	199	24.5	7.3	160	250.0	9.0
中型クラス	7,750	4,987	150	25.0	6.5	100	200.0	7.5

注：諸元は国内就航RORO船の最大値を採用。

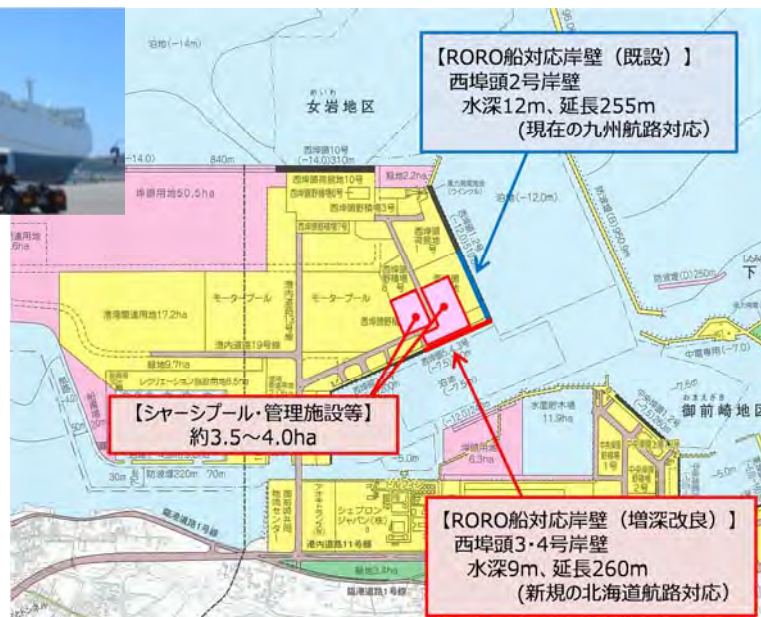
#### ② ターミナル規模と配置

既存の九州航路と新規の北海道航路は、航行スケジュール上、深夜の同時帯の利用が想定されるため、RORO 船対応岸壁を2バース確保する。九州航路は現状どおり西埠頭2号岸壁（水深12m）を利用し、新規の北海道航路については、隣接する西埠頭3・4号岸壁（水深7.5m）を将来船型に対応した水深9m岸壁へ増深改良する。

また、シャーシプール等のヤードについては、想定される1便あたりシャーシ滞留台数から概ね3.5～4.0ha程度が必要となり、西埠頭2～4号の背後埠頭用地は約8haあることから既存埠頭用地で対応可能である。



御前崎港のRORO船荷役状況



※計画実現のためには、船舶航行安全対策調査検討を要する

図 6-13 御前崎港 RORO ターミナル整備計画図

#### (4) 緊急物資等輸送用耐震強化岸壁の整備計画

##### ①整備必要量の算定

第4次地震被害想定(第2次報告)においては、発災から4日目～1週間後のピーク時の緊急物資輸送需要量は静岡県全体で58,566トン/日と想定されている。また、防災拠点港湾のみを活用した一次輸送モードにおける港湾別の物資輸送需要量や、防災拠点港湾における既存耐震強化岸壁の1日あたり物資取扱容量についても想定されている。

各港の緊急物資輸送需要量に対する既存耐震強化岸壁の取扱容量の過不足状況を見ると、清水港と田子の浦港では充足するが、御前崎港では取扱容量が15,923トン/日不足する結果となっている。

この不足量に対応するためには、水深7.5m以上の耐震強化岸壁の場合で、約683m(=15,923トン/日÷延長あたりの取扱能力23.3t/m/日)のバース延長が必要となる。

##### ②緊急物資等輸送用耐震強化岸壁の配置計画

清水港	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存施設6バースで充足する清水港では、既定計画どおり興津13・14号岸壁(水深10m)の耐震改良を行い、将来的にも現状の6バースを確保する。</li> </ul>
田子の浦港	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存施設2バースで充足する田子の浦港では、富士4号岸壁の耐震改良計画を廃止し、富士5・6号岸壁の増深計画(水深12m化)とあわせて耐震改良を行う。※老朽化が進む吉原1号岸壁の代替施設</li> <li>なお、緊急物資の円滑な輸送を図るため、富士5・6号岸壁背後の2車線区間を4車線へ拡幅する。緊急対応力のさらなる強化を図る。</li> </ul>
御前崎港	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存施設3バースで不足することになる御前崎港では、被災直後は、新たに計画する産業活動維持用の耐震強化岸壁を活用する。</li> <li>産業活動維持用の耐震強化岸壁に位置づける施設は、コンテナ対応で1バース(延長330m)、RORO対応で1バース(延長255m)、バルク対応で1バース(延長255m)の合計3バースであり、岸壁総延長は840mで不足延長683mをカバーすることができる。</li> </ul>



図 6-14 田子の浦港の耐震強化岸壁の配置計画



図 6-15 御前崎港の耐震強化岸壁の配置計画

### (5) 旅客船埠頭整備計画

大型クルーズ船の必要岸壁・水域規模については、「港湾の施設の技術上の基準・同解説（平成19年7月）社団法人 日本港湾協会」による旅客船船長に対するバース長比率や泊地の余裕水深、回頭水域の設定の考え方を踏まえ、総トン階級別の最大船型をもとに設定し、各港の対応施設を検討した。

その結果、駿河湾港における旅客船埠頭計画は、表6-11に示すとおりとした。

清水港日の出4・5号岸壁を、駿河湾港における大型旅客船埠頭と位置づけ、入出港操船の安全性を検証しつつ、世界に就航するすべてのクルーズ船（世界最大クルーズ船「オアシス・オブ・ザ・シーズ」約23万GT、必要岸壁水深11m、マスト高65m）の誘致を目指すものとする。田子の浦港及び御前崎港は、船社や地元の要請に応じて、貨物利用やSOLASとの調整を前提に、安全性が確保出来る船舶について受け入れていくものとする。

また、御前崎港については、御前崎地区における交流拠点の展開の中で、中央埠頭1・2号岸壁（水深7.5m）の旅客船専用化を図り、2～3万GT級までのクルーズ船を受け入れていくものとする。

表 6-11 駿河湾港におけるクルーズ船対応埠頭計画

旅客船の船型	清水港	田子の浦港	御前崎港
7.5～15、20万GT級	日の出4・5号岸壁【既設】 水深12m 480m ※入出港操船の安全性を要検証		
5～7.5万GT級	日の出4・5号岸壁【既設】 水深12m 480m		既定計画公共岸壁【計画】 水深12m 240m 西埠頭1・2号岸壁【既設】 水深12m 510m (耐震改良) ※貨物利用、SOLASとの調整を前提
2～3万GT級		富士1号岸壁【既設】 水深10m 240m 富士5・6号岸壁【計画】 水深12m 250m (増深・耐震改良) ※貨物利用、SOLASとの調整を前提	中央埠頭1・2号岸壁【既設】 水深7.5m×260m



図 6-16 アジア・欧州の国際クルーズターミナル整備・計画事例

## 6. 4 港湾別の整備基本計画

これまで検討した機能ごとの取組施策を展開する上での分担・連携のあり方、各港の空間利用構想、さらには主要な施策（整備プロジェクト）についての施設配置計画等の定量的な検討をもとに、各施策の整備時期を「短期（概ね5年後）」・「中期（概ね5～15年後）」・「長期（概ね15～30年後）」の3区分で示した「整備基本計画」を港湾別に策定した。

また、施設の移転や集約に伴い、短・中・長期にわたり、各プロジェクトが連動して段階的に機能再編が実施されるプロジェクトについては、その再編の手順をイメージ図として示した。

### （1）清水港

#### ①整備基本計画

清水港は、防災・減災対策の確実な取組のもと、我が国を代表する県内ものづくり産業を支える国際物流ゲートウェイとして物流機能のさらなる強化・高度化を進めるとともに、豊富な観光資源と魅力あるウォーターフロントを活かした世界や全国と繋がる国際・広域観光交流拠点づくりを目指して、以下の施策を段階的に取り組んでいく。

短期としては、新興津コンテナターミナル第2バースの全面供用に合わせて袖師コンテナターミナルからコンテナ取扱機能の移転を順次進める。さらに、興津第二埠頭（興津13・14号岸壁）において緊急物資等輸送用耐震強化岸壁を整備し、その後、日の出埠頭の交流拠点づくりの第一段階として、興津第二埠頭内に外内貿バルク取扱機能（日の出4・5号上屋、6号上屋機能）を移転する。さらに、既に実施している新興津防波堤の改良、富士見4・5号岸壁や航路、泊地の増深、新興津小型船だまり及び人工海浜の整備等を進めていく。

中期としては、興津第一・第二埠頭間の埋立と新興津3・4号岸壁の整備（耐震化）、袖師コンテナターミナルからのコンテナ取扱機能の移転、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等を行い、新興津コンテナターミナルの機能拡充を進める。また、埋立に伴い廃止される興津埠頭や交流機能の拡充を進める日の出埠頭（日の出4号岸壁）のバルク取扱機能を袖師第一埠頭へ移転する。移転後の日の出4・5号岸壁をアジア域内のクルーズ需要の増大を踏まえクルーズ船専用埠頭へ整備し、背後用地も含めて交流拠点の形成に向けた利用転換を順次進める。

長期としては、新興津4号岸壁の整備を進め、連続4バースを備えた高規格な新興津コンテナターミナルを整備する。さらに、バルク埠頭へ再編した袖師7・8号岸壁、泊地の増深改良を行う。そのほか、折戸湾水面貯木場の利活用の検討については、中期から長期にかけて実施する。

#### ②段階的機能再編のイメージ

新興津・興津、袖師地区と日の出地区の段階的機能再編のイメージを図6-18に示す。





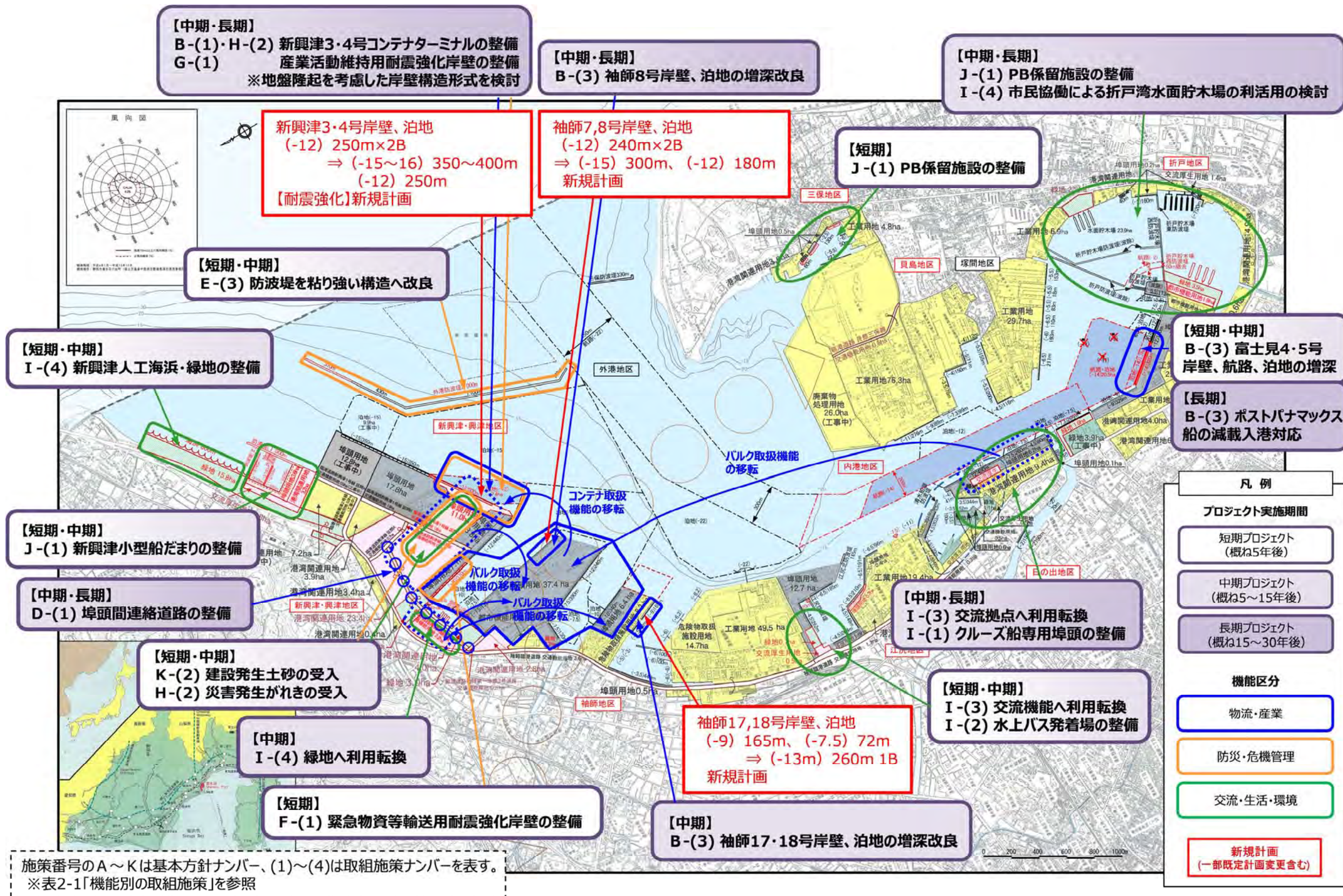


図 6-17 清水港の整備基本計画

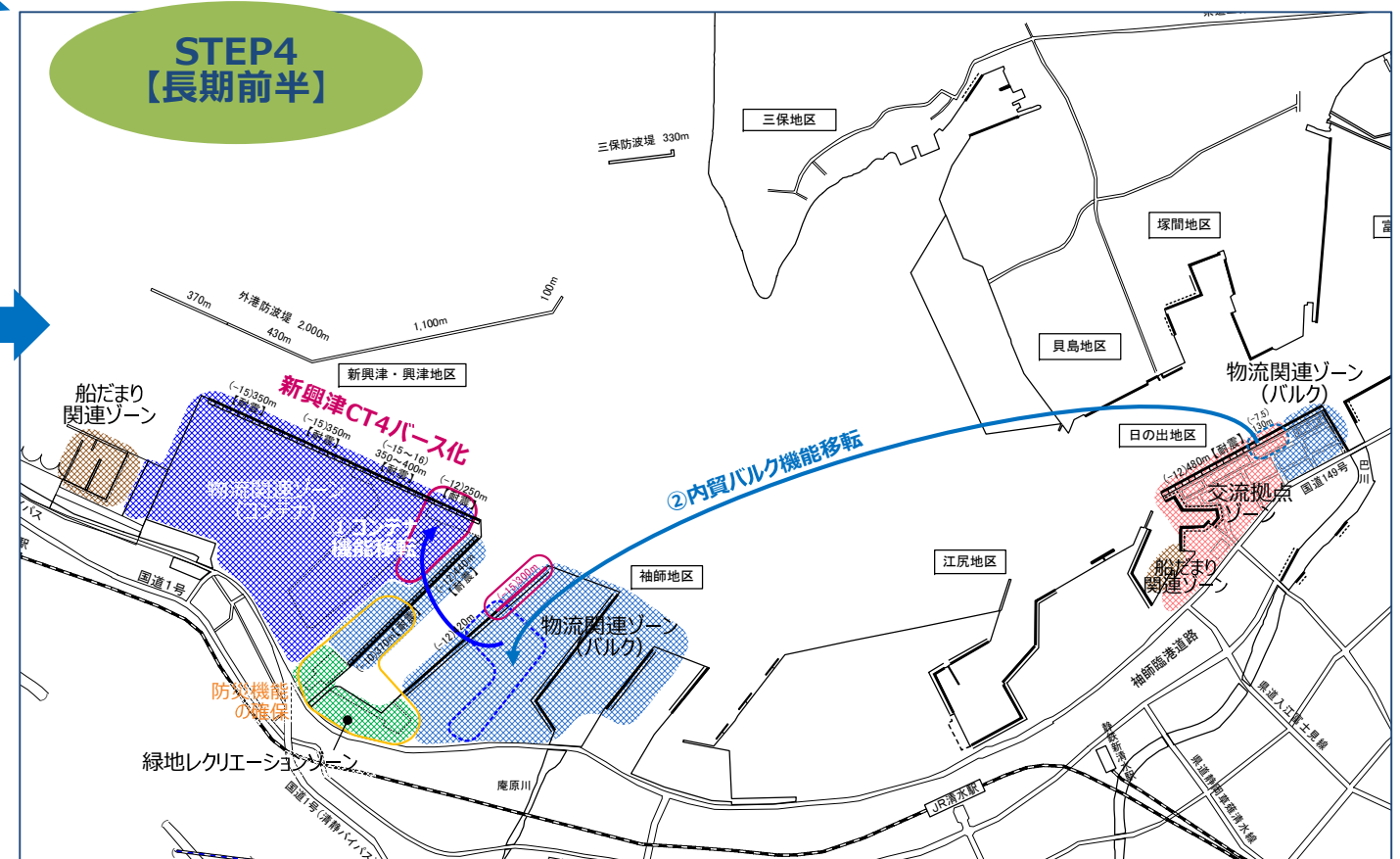
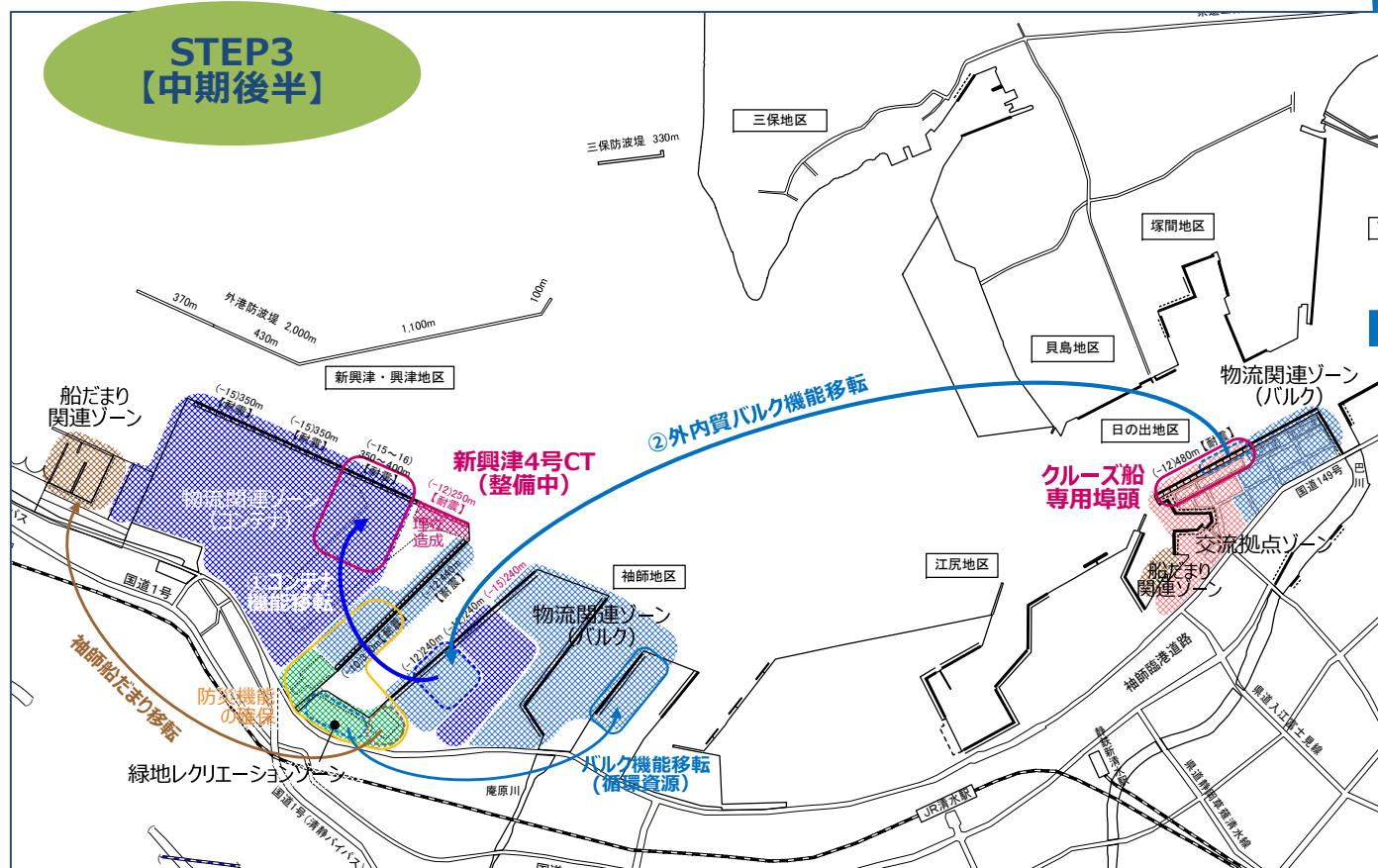
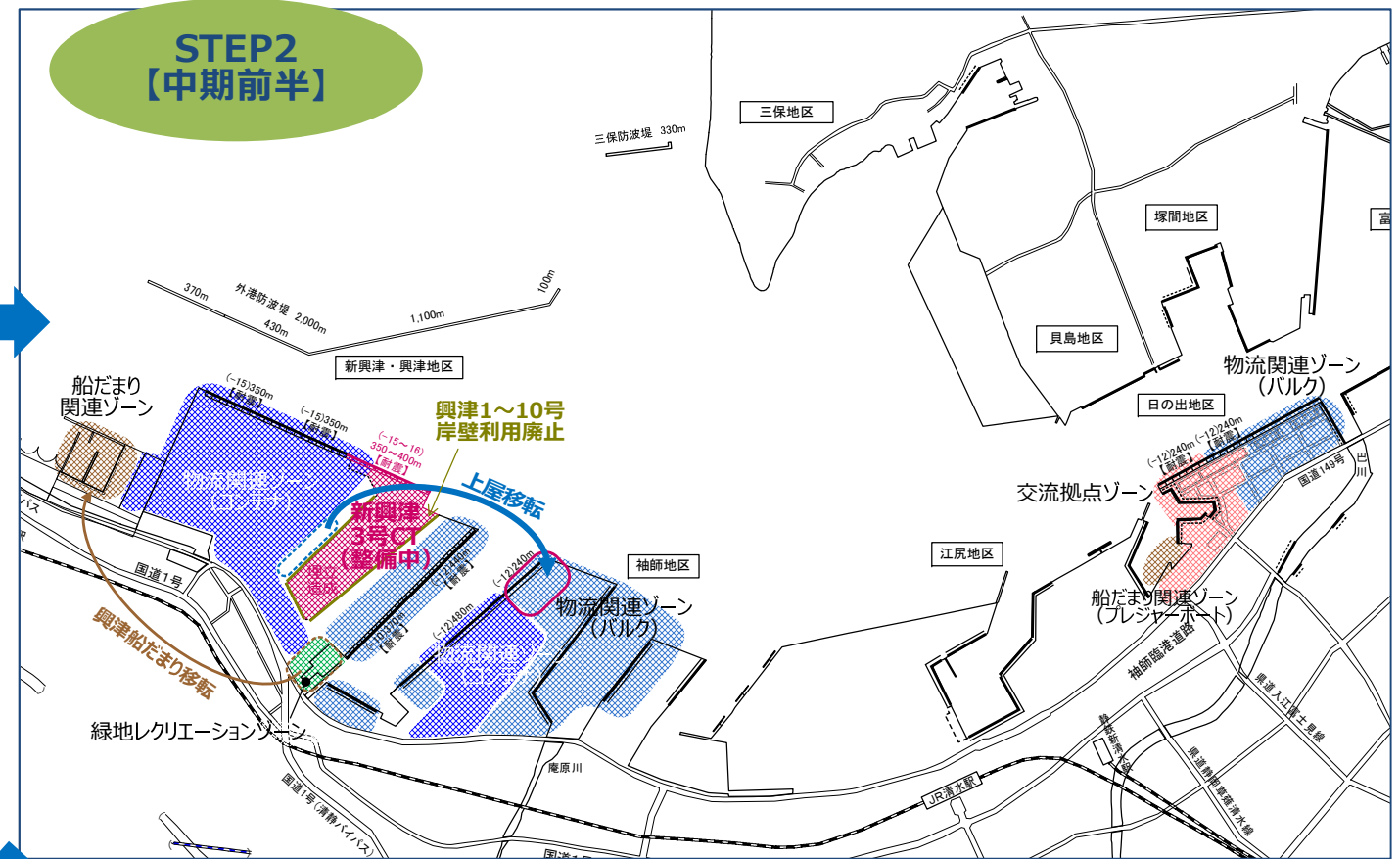
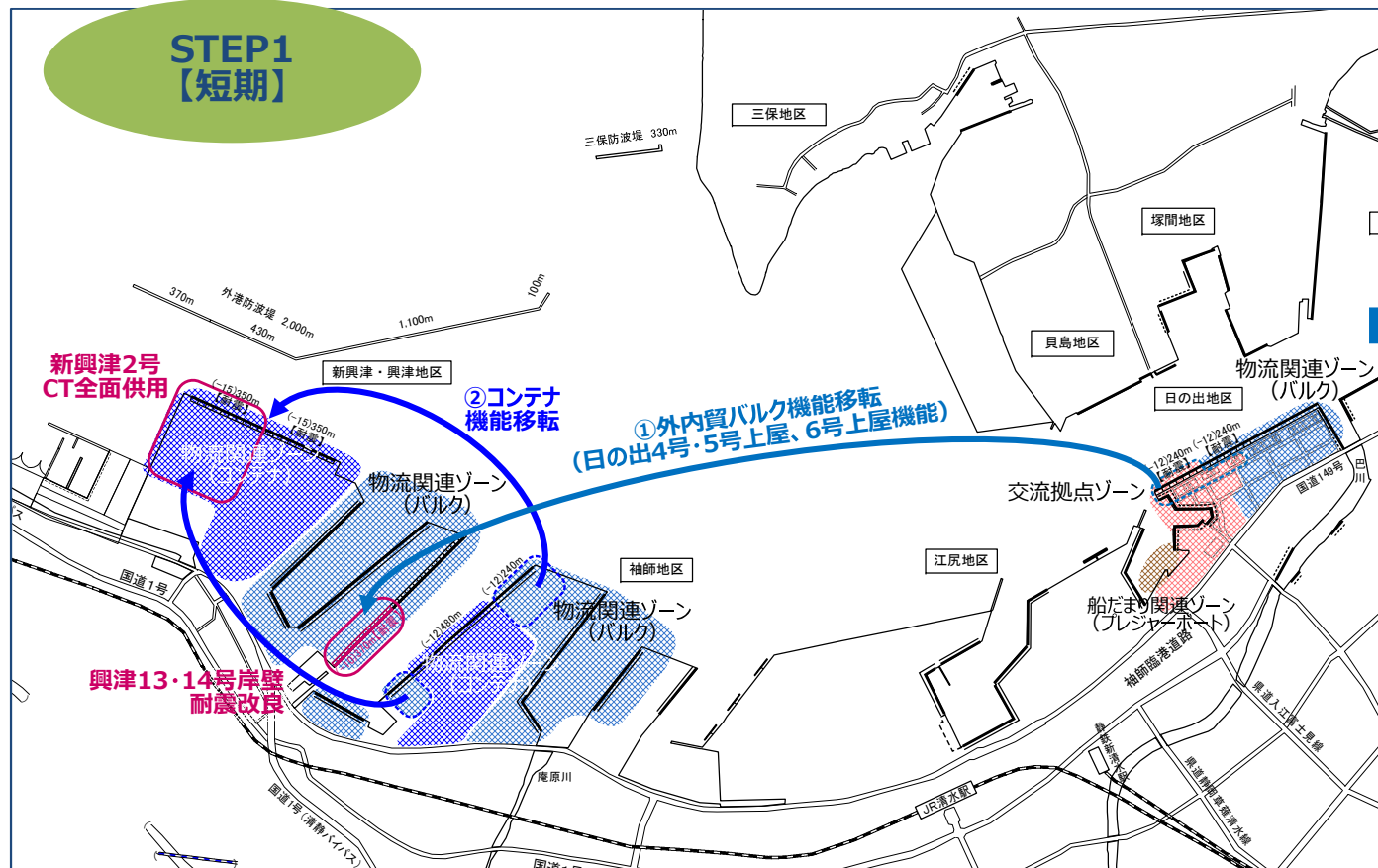


図 6-18 清水港の段階的機能再編イメージ (短期～長期前半)

## **(2) 田子の浦港**

### **①整備基本計画**

田子の浦港は、防災・減災対策の確実な取組のもと、県東部の産業を支えるバルク貨物の拠点港として物流機能の強化を進めるとともに、世界遺産の富士山や間近で見られる大型貨物船の航行シーン等の独自の景観と水産業を活かしたにぎわい空間づくりを目指して、以下の施策を段階的に取り組んでいく。

短期としては、ふじのくに田子の浦みなと公園及び鈴川緑地の整備と漁港区における交流機能への利用転換を進める。さらに、依田橋地区水面貯木場の埋立造成を行う。

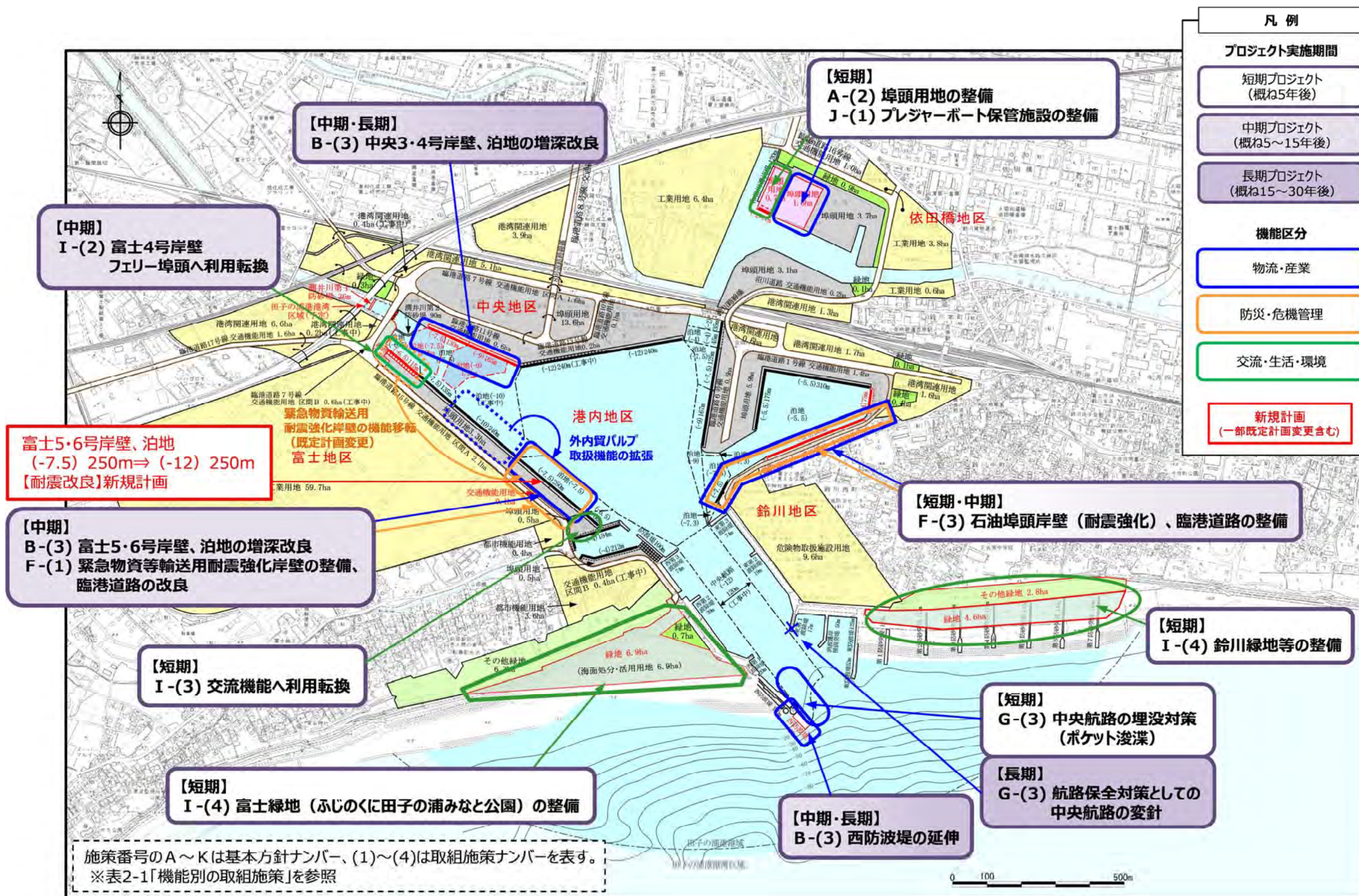
中期としては、富士 5・6 号岸壁、泊地の水深 12m への増深改良を行い、岸壁は緊急物資等輸送用耐震強化岸壁として整備する。あわせて、岸壁背後の 2 車線区間の臨港道路を 4 車線へ改良し、物流機能及び防災機能の拡充に取り組む。また、富士 4 号岸壁をフェリー埠頭へ利用転換し、富士地区の交流拠点の拡充を進める。鈴川地区では、石油埠頭岸壁の耐震化と臨港道路の整備を行う。

そのほか、中央 3・4 号岸壁、泊地の増深改良や西防波堤の延伸は、中期から長期にかけて実施する。

### **②段階的機能再編のイメージ**

富士地区の段階的機能再編のイメージを図 6-20 に示す。





施策番号のA～Kは基本方針ナンバー、(1)～(4)は取組施策ナンバーを表す。  
 ※表2-1「機能別の取組施策」を参照

図 6-19 田子の浦港の整備基本計画

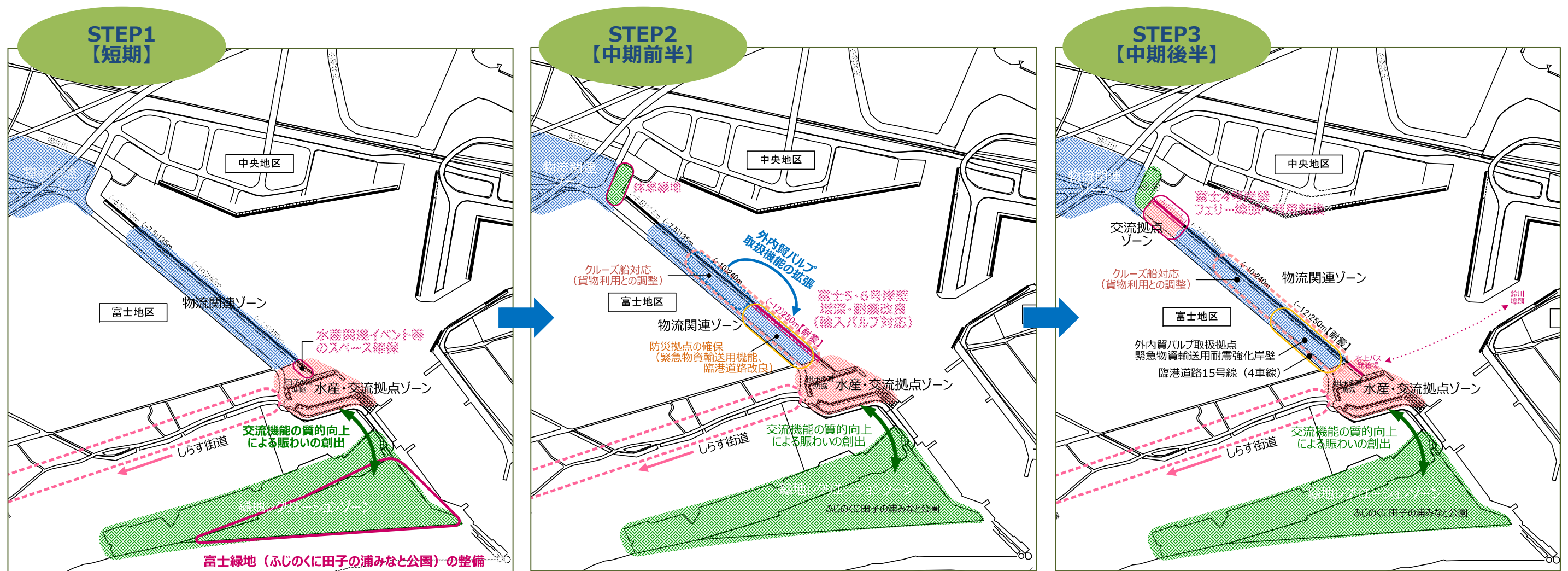


図 6-20 田子の浦港の段階的機能再編イメージ (短期～中期後半)

### **(3) 御前崎港**

#### **①整備基本計画**

御前崎港は、防災・減災対策の確実な取組のもと、県西部のものづくり産業を支える物流拠点港としてコンテナやRORO等の物流機能の強化・拡充を進めるとともに、海洋性レクリエーション施設や水産観光施設、風力発電施設等の多様な交流資源を活かしたにぎわい空間づくりを目指して、以下の施策を段階的に取り組んでいく。

短期としては、西埠頭 5～9 号岸壁において循環資源貨物に対応した利用転換を進めるとともに、西埠頭 1 号岸壁の耐震改良に着手する。既に実施している防波堤の改良や再生可能エネルギー施設の導入に向けた取組も進めていく。

中期としては、西埠頭 10 号岸壁背後のコンテナヤードの拡張整備を行う。水深 12m の公共埠頭及び泊地の整備を開始し、御前崎地区の中央埠頭及び東埠頭の物流機能を順次移転し、交流機能への利用転換を進める。さらに、西埠頭 2 号岸壁の耐震改良を行い、西埠頭 1 号岸壁とあわせて産業活動維持用耐震強化岸壁 2 バースを整備する。

長期としては、西埠頭 10 号岸壁の延伸と隣接して 11 号岸壁（水深 14m）をコンテナバース（耐震化）として整備する。西埠頭 3・4 号岸壁を RORO ターミナルとして水深 9m へ増深改良（耐震化）を行うとともに、西埠頭へのアクセス道路も整備する。

御前崎地区の中央埠頭及び東埠頭の交流機能への利用転換は、水産業 6 次産業の導入・促進や水産複合施設等の観光・交流機能の拡充を図りながら、中期から長期にかけて順次進めていく。

#### **②段階的機能再編のイメージ**

女岩地区と御前崎地区の段階的機能再編のイメージを図 6-22 に示す。





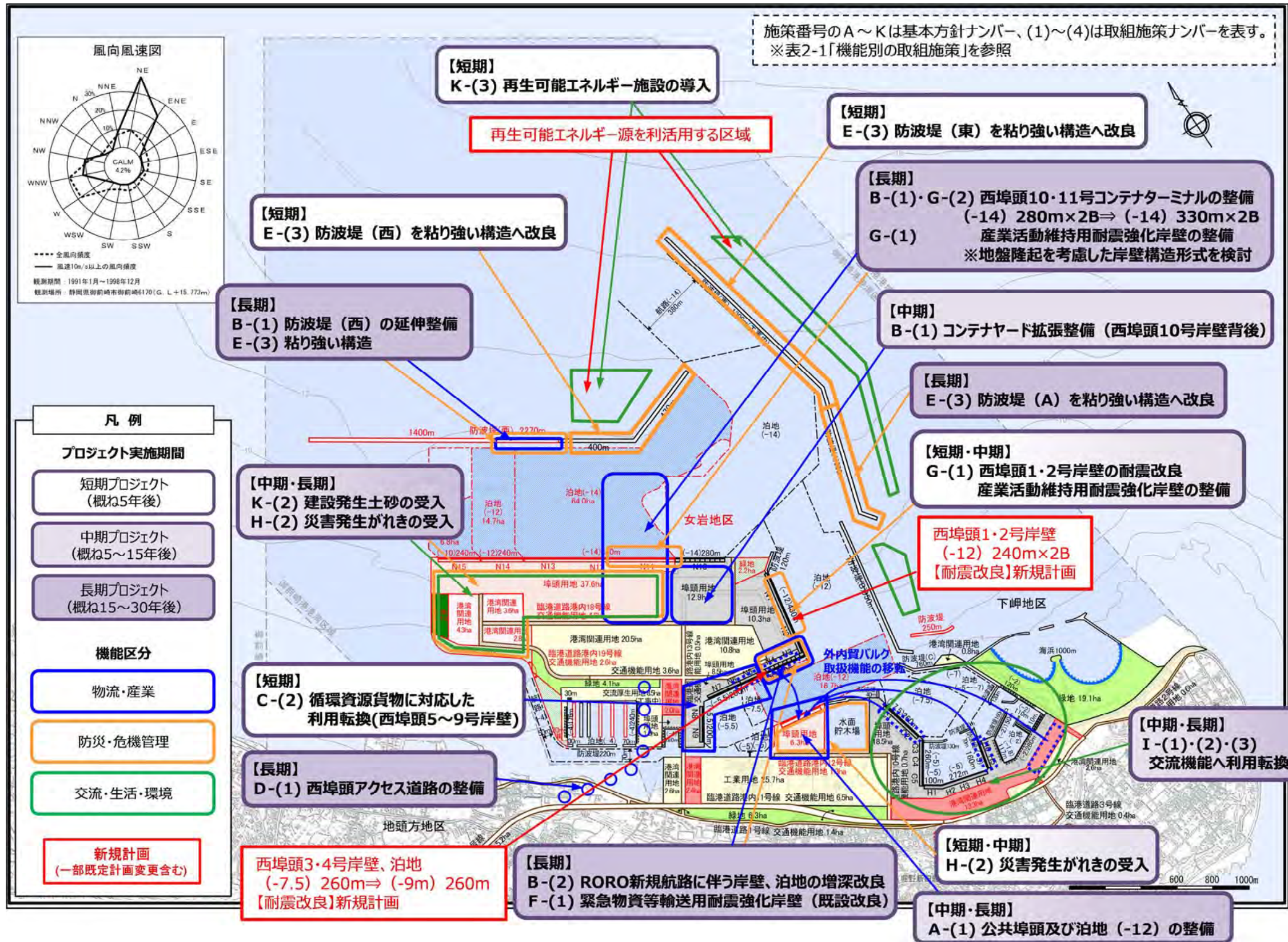


図 6-21 御前崎港の整備基本計画

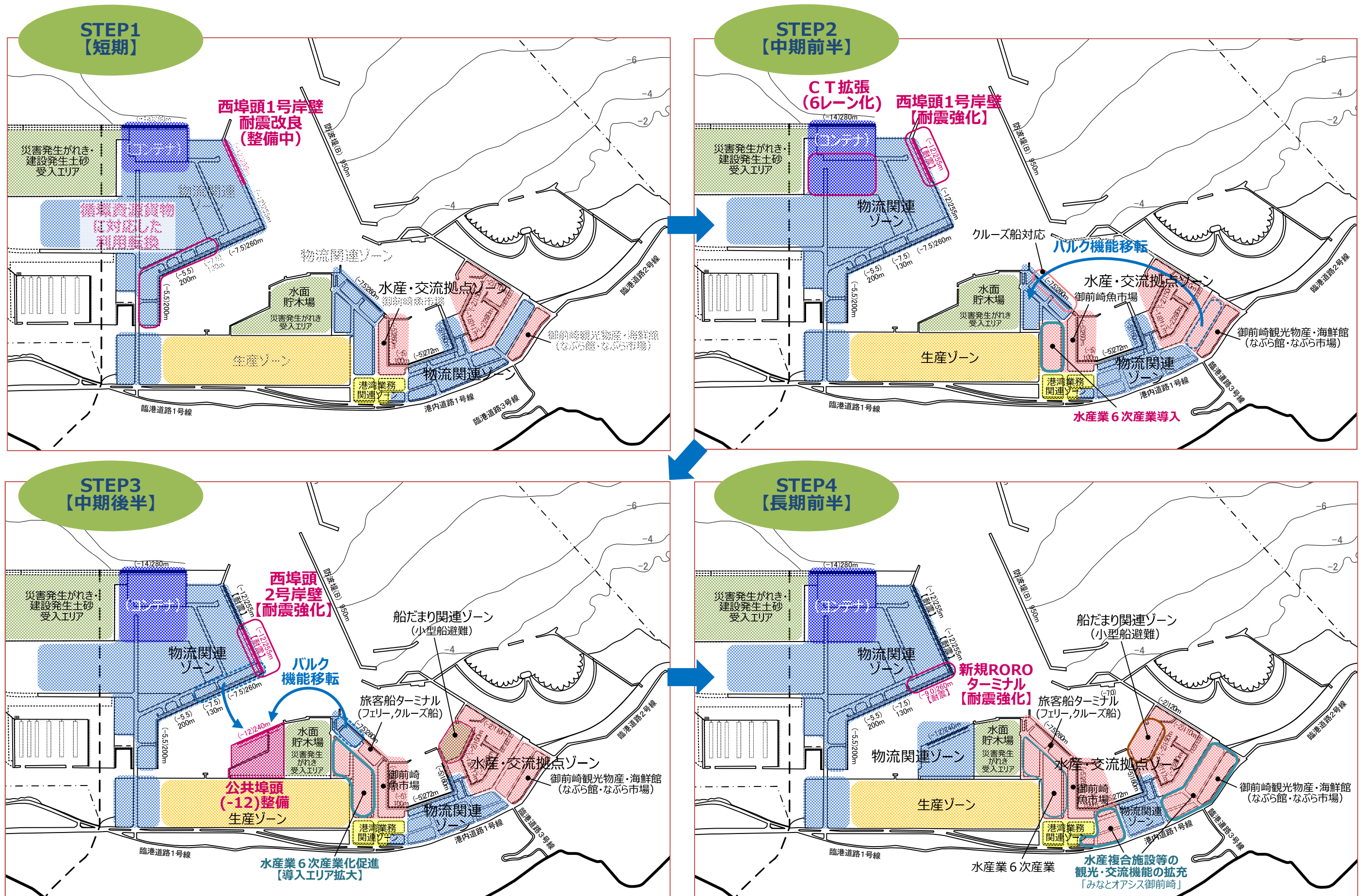


図 6-22 御前崎港の段階的機能再編イメージ (短期～長期前半)

## 第7章 今後の展開に向けて

今後は、静岡県を持続ある発展を支え、国土の中央にある地理的ポテンシャルを活かしてその機能を広域に発揮するという基本理念のもと、新しい時代にふさわしい日本の玄関を目指す「スマート・ポート 駿河湾」を実現するために、早期に取り組むべき施策については、その実施に向けた具体的な検討を進めるとともに、それ以外の施策については、社会経済情勢を踏まえ、緊急性・必要性に応じて適切な時期に詳細な検討を行い、実施に向けた対応を図っていく。

さらに、以下の取り組みや体制づくりについても継続して進めていくこととする。

### ①より高質な物流サービスの提供と集貨の促進

激化する港湾競争を勝ち抜くためには、利用者ニーズを的確に捉えた利便性の高いより高質な物流サービスの提供が不可欠である。県外港湾にはない駿河湾港独自のサービスを展開し差別化を図るとともに、ターミナルの高度化等のハード整備とのバランスの取れた施策を行い、他港に流出する県内貨物の取り戻しや他県貨物の誘致等のターゲットを絞った集貨活動や戦略的なポートセールスを継続して取り組むことが必要である。なお、ソフト施策については、現在、平成25年3月に策定した駿河湾港の利用促進に向けた「駿河湾港物流促進戦略」を推進している。短期の目標に向けた戦略を確実に進めるとともに、その時々々の物流環境に応じた新たな戦略への見直しを行いながら、利用促進に向けたソフト施策を積極的・継続的に取り組むことが不可欠である。

### ②地震・津波等大規模災害を踏まえた防災対策の推進

港湾の機能は、多様な港湾関係者や行政機関の事業により維持されている。「みなと機能継続計画」は、各港の施設被害想定に基づき、関係者が共有する大規模災害発災後の行動と平時の対策の全体像を示すものであることから、詳細な活動計画や対策の実施については、各々の関係者のBCPをもとに緊密な連携を図りながら取り組んでいく。また、「みなと機能継続計画」は、平時における訓練や予防措置の実施により、継続的に計画の見直し等を図り、発災時に有効に機能する計画として運用していくことが必要である。

また、海岸保全施設の整備にあたっては、「レベル1の地震・津波はもとより、レベル2の地震・津波に対しても、ハード・ソフト両面の対策を組合せ、一人でも多くの県民の命を守る」ことを基本目標とする「地震・津波アクションプログラム2013」に基づき、港湾関係者や地元自治体、地域住民等の意見を踏まえ、景観や環境、まちづくりなどを考慮した施設整備を図っていく。

### ③港づくりに対する県民理解の促進

港づくりに対する県民の理解を深め、地域住民が港をより身近に感じられるものとなるため、様々な機会を通じて、県民生活を支える港として多様な役割を果たしている駿河湾港の重要性やウォーターフロントの魅力を PR する活動を継続的に取り組んでいく必要がある。

### ④関係機関等との協調と連携

本計画の実現にあたっては、関係行政機関や民間事業者等の様々な関係者との調整や合意形成が必要不可欠である。そのため、事業の目的や内容に合わせて、港湾管理者である静岡県が中心となって、国や地元自治体、港湾関係者、利用者、NPO や市民団体、地域住民等が調整・協議が行え、様々な立場からの意見を聴取できるような体制づくりに取り組んでいく必要がある。

特に、交流・生活・環境機能については、幅広い関係者との調整・検討が必要となることから、実施にあたっては、より実効性のあるものとするため、県や市等の行政機関、港湾利用者及び市民等の関係者間において役割を十分に認識し、分担を明確にした取組体制の構築が不可欠である。

### ⑤事業推進のための財源確保

事業の実施にあたっては、多額の投資が必要となることから、財源の確保等、国・県・市との調整のもと、慎重な対応を図りながら効率的・効果的な事業の推進が必要である。PFI 等による民間活力の導入やライフサイクルコストの低減を踏まえた維持管理手法の採択、新技術による施工など、少ないコストで最大限の効果を発揮できる手法を検討し、更なるコスト構造改革に努める必要がある。

### ⑥情勢変化に応じた計画の見直し

近年、我が国及び世界の情勢は刻一刻と変化をしている中で、それら変化に駿河湾港が適応していくことで、今後とも静岡県経済と産業（雇用）を支え、安全・安心で豊かな県民の暮らしが維持されることとなる。本計画は、駿河湾港を取り巻く経済社会情勢と将来展望、取扱貨物の将来需要、利用者からの要請等に基づき策定したものであるが、今後の情勢変化に注視しながら継続的に Plan-Do-Check-Action (PDCA) のサイクルによる進行管理を進め、必要に応じて本計画の見直しを実施していく。

## 参考資料編

駿河湾港アクションプラン推進計画検討委員会関連資料 .....	77
（1）駿河湾港アクションプラン推進計画検討委員会 会則 .....	77
（2）駿河湾港アクションプラン推進計画検討委員会における検討経過 .....	82



駿河湾港アクションプラン推進計画検討委員会 会則

平成24年 9月19日 制定

(趣旨)

第1条 この会則は、駿河湾内主要3港である、清水港、田子の浦港、御前崎港（以下“駿河湾港”という）の港湾管理者である静岡県が「駿河湾港アクションプラン推進計画検討委員会」（以下「委員会」という。）を設置するもので、その組織、運営、その他必要な事項を定めるものとする。

(目的)

第2条 委員会は、長期的な視点に立った“駿河湾港のあるべき姿”を探り駿河湾港、各港が分担・連携する機能を“3港の空間利用の方向”としてとりまとめるための、中期的な基本計画である「駿河湾港アクションプラン推進計画」の策定に関して、提言及び助言を行うことを目的とする。

(組織)

第3条 委員会は、別表1に掲げる者をもって組織する。  
2 委員は、社団法人日本港湾協会会長が委嘱する。  
3 委員の任期は、委嘱の日から最終委員会終了までとする。  
4 職能代表としての委嘱の委員には、代理人出席を認める。

(委員長)

第4条 委員会には、委員の互選により委員長及び副委員長をおく。  
2 委員長は委員会を代表し、会務を統括する。  
3 委員長に事故があるときは、副委員長がその職務を代行する。

(委員会の運営)

第5条 委員会は委員長が招集する。  
2 委員会は委員の2分の1以上の出席をもって成立する。  
3 委員会が必要と認めるときは、委員以外に出席を求め意見を聴くことができる。

(幹事会)

第6条 委員会のもとに3つの幹事会（物流・産業、防災・危機管理、交流・生活・環境）を置く。  
2 幹事会は、別表2に掲げる幹事により構成する。  
3 幹事は、静岡県交通基盤部港湾局長が依頼する。  
4 各幹事会の幹事長は、委員会の委員から指名する。  
5 幹事会は、委員会に付議すべき事項の検討を行う。

(オブザーバー)

第7条 委員会及び幹事会には、円滑な議事進行を図るため、関係する国・県・市の職員が出席することができる。

(情報公開)

第8条 委員会は、公開を原則とするが、その方法の判断は委員会で決定する。

(事務局)

第9条 委員会の事務局を、社団法人日本港湾協会に置く。

2 事務局は、委員会の招集に関する事務を行う。

(雑則)

第10条 この会則に定めるもののほか、委員会の運営に関して必要な事項は、委員長が委員会の意見に基づいて定める。

(附則)

第11条 この規約は、平成24年 9月19日から施行する。



## 「駿河湾港アクションプラン」推進計画検討委員会 委員名簿

(順不同・敬称略)

	氏名	所属	職名	備考
委員長	鬼頭 平三	公益社団法人日本港湾協会	理事長	
副委員長	篠原 正人	東海大学海洋学部 海洋フロンティア教育センター	主任教授	物流・産業部門 幹事長
委員	岸 昭雄	静岡県立大学経営情報学部	講師	
委員	大石 人士	一般財団法人静岡経済研究所	理事研究部長	
委員	杉 雅俊	一般社団法人静岡県商工会議所連合会	専務理事	
委員	大村 哲夫	一般財団法人みなと総合研究財団	顧問	交流・生活・環境部門 幹事長
委員	西尾 忠久	一般社団法人日本港運協会	常任理事	
委員	宮崎 總一郎	財団法人静岡県コンテナ輸送振興協会	理事長	
委員	望月 薫	清水港客船誘致委員会	会長	
委員	荒川 邦夫	静岡県漁業協同組合連合会	代表理事会長	
委員	石川 春乃	株式会社エス・ラボラトリーズ	代表取締役	
委員	高梨 成子	株式会社防災&情報研究所	代表	防災・危機管理部門 幹事長
委員	野崎 智文	国土交通省中部運輸局交通環境部	部長	
委員	長谷川 秀巳	清水海上保安部	部長	
委員	(守屋 正平) <sup>※1</sup> 小谷野 喜二	国土交通省中部地方整備局港湾空港部	部長	
委員	(佐々木 純) <sup>※2</sup> 加賀谷 俊和	国土交通省中部地方整備局 清水港湾事務所	所長	

※1 守屋委員は、第3回委員会まで

※2 佐々木委員は、第2回委員会まで

## 「駿河湾港アクションプラン」推進計画検討委員会 幹事(物流・産業部門)名簿

(順不同・敬称略)

	氏名	所属	職名	備考
幹事長	篠原 正人	東海大学海洋学部 海洋フロンティア教育センター	主任教授	
幹事	(遠藤 修) <sup>※3</sup> 齋藤 和夫	アオキトランス(株)	(専務取締役) <sup>※3</sup> 常務取締役	
幹事	杉山 克志	アオキトランス(株)	取締役	
幹事	山田 英夫	(株)天野回漕店	常務取締役	
幹事	息 秀雄	(株)天野回漕店	取締役	
幹事	小泉 明弘	鈴与(株)	常務取締役	
幹事	村岡 一男	鈴与(株)	取締役	
幹事	山本 雅明	清和海運(株)	常務取締役	
幹事	宮崎 祐一	清和海運(株)	取締役	
幹事	渡邊 真明	清水港船舶代理店会(清水川崎運輸(株))	取締役	
幹事	(吉口 一己) <sup>※4</sup> 片平 澄男	国土交通省中部運輸局静岡運輸支局	次長	
幹事	(平澤 興) <sup>※10</sup> 庄司 義明	国土交通省中部地方整備局 港湾空港部港湾計画課	課長	
幹事	(白崎 正浩) <sup>※11</sup> 野村 貴之	国土交通省中部地方整備局 清水港湾事務所企画調整課	課長	
幹事	西園 勝秀	静岡県交通基盤部港湾局	局長	
幹事	(山崎 浩) <sup>※12</sup> 原 隆一	静岡県清水港管理局	局長	
幹事	藤浪 哲也	静岡県田子の浦港管理事務所	所長	
幹事	(鈴木 宣好) <sup>※13</sup> 進藤 弘之	静岡県御前崎港管理事務所	所長	

※3 遠藤幹事は、第3回委員会まで

※4 吉口幹事は、第3回委員会まで

※10 平澤幹事は、第3回委員会まで

※11 白崎幹事は、第3回委員会まで

※12 山崎幹事は、第3回委員会まで

※13 鈴木幹事は、第3回委員会まで

## 「駿河湾港アクションプラン」推進計画検討委員会 幹事(防災・危機管理部門)名簿

(順不同・敬称略)

	氏名	所属	職名	備考
幹事長	高梨 成子	株式会社防災&情報研究所	代表	
幹事	(石原 英登) <sup>※5</sup> 中野 達也	静岡市総務局危機管理部	部長	
幹事	秋山 喜英	富士市総務部	部長	
幹事	(山本 正典) <sup>※6</sup> 松林 清	御前崎市防災課	(課長補佐) <sup>※6</sup> 防災監兼課長	
幹事	杉本 基久雄	牧之原市総務部	部長	
幹事	小川 義明	清水海上保安部交通課	課長	
幹事	(平澤 興) <sup>※10</sup> 庄司 義明	国土交通省中部地方整備局 港湾空港部港湾計画課	課長	
幹事	(白崎 正浩) <sup>※11</sup> 野村 貴之	国土交通省中部地方整備局 清水港湾事務所企画調整課	課長	
幹事	西園 勝秀	静岡県交通基盤部港湾局	局長	
幹事	(山崎 浩) <sup>※12</sup> 原 隆一	静岡県清水港管理局	局長	
幹事	藤浪 哲也	静岡県田子の浦港管理事務所	所長	
幹事	(鈴木 宣好) <sup>※13</sup> 進藤 弘之	静岡県御前崎港管理事務所	所長	

※5 石原幹事は、第3回委員会まで

※6 山本幹事は、第3回委員会まで

※10 平澤幹事は、第3回委員会まで

※11 白崎幹事は、第3回委員会まで

※12 山崎幹事は、第3回委員会まで

※13 鈴木幹事は、第3回委員会まで

## 「駿河湾港アクションプラン」推進計画検討委員会 幹事(交流・生活・環境部門)名簿

(順不同・敬称略)

	氏名	所属	職名	備考
幹事長	大村 哲夫	一般財団法人みなと総合研究財団	顧問	
幹事	(渡辺 晴久) <sup>※7</sup> 柴 吉寛	静岡市経済局商工部	港湾担当部長	
幹事	土屋 俊夫	富士市産業経済部	部長	
幹事	(伊藤 寿昭) <sup>※8</sup> 高畑 実	御前崎市事業部	部長	
幹事	(大井 俊彦) <sup>※9</sup> 横山 裕之	牧之原市産業経済部	部長	
幹事	(平澤 興) <sup>※10</sup> 庄司 義明	国土交通省中部地方整備局 港湾空港部港湾計画課	課長	
幹事	(白崎 正浩) <sup>※11</sup> 野村 貴之	国土交通省中部地方整備局 清水港湾事務所企画調整課	課長	
幹事	西園 勝秀	静岡県交通基盤部港湾局	局長	
幹事	(山崎 浩) <sup>※12</sup> 原 隆一	静岡県清水港管理局	局長	
幹事	藤浪 哲也	静岡県田子の浦港管理事務所	所長	
幹事	(鈴木 宣好) <sup>※13</sup> 進藤 弘之	静岡県御前崎港管理事務所	所長	

※7 渡辺幹事は、第3回委員会まで

※8 伊藤幹事は、第3回委員会まで

※9 大井幹事は、第3回委員会まで

※10 平澤幹事は、第3回委員会まで

※11 白崎幹事は、第3回委員会まで

※12 山崎幹事は、第3回委員会まで

※13 鈴木幹事は、第3回委員会まで

## 駿河湾港アクションプラン推進計画検討委員会における検討経過

### ○第1回駿河湾港アクションプラン推進計画検討委員会・幹事会（平成24年9月19日）

- 〔議題〕
- ・駿河湾港の概要と果たしている役割
  - ・我が国と駿河湾港を取り巻く環境変化
  - ・駿河湾港周辺地域の現況
  - ・駿河湾港の課題

### ○第2回駿河湾港アクションプラン推進計画検討委員会（平成24年12月20日）

- 〔議題〕
- ・経済社会構造の長期展望
  - ・駿河湾港のポテンシャル
  - ・駿河湾港の果たすべき役割と将来像
  - ・基本方針と取組施策

- 〔第2回幹事会〕
- 「物流・産業」部門（平成24年11月29日）
  - 「防災・危機管理」部門（平成24年11月28日）
  - 「交流・生活・環境」部門（平成24年11月28日）

### ○第3回駿河湾港アクションプラン推進計画検討委員会（平成25年3月27日）

- 〔議題〕
- ・長期フレーム（貨物需要予測等）
  - ・駿河湾港整備構想案の提示（長期的な空間利用のあるべき姿）

- 〔第3回幹事会〕
- 「物流・産業」部門（平成25年2月26日）
  - 「防災・危機管理」部門（平成25年2月25日）
  - 「交流・生活・環境」部門（平成25年2月25日）

### ○第4回駿河湾港アクションプラン推進計画検討委員会（平成25年12月19日）

- 〔議題〕
- ・駿河湾港整備基本計画案の策定（短・中・長期的対応の仕分け）

- 〔第4回幹事会〕
- 「物流・産業」部門（平成25年12月6日）
  - 「防災・危機管理」部門（平成25年12月2日）
  - 「交流・生活・環境」部門（平成25年12月2日）

### ○第5回駿河湾港アクションプラン推進計画検討委員会（平成26年3月19日）

- 〔議題〕
- ・駿河湾港整備基本計画案の報告