

# 清水港長期構想（最終案）

《概要版》

2019年3月  
静岡県交通基盤部港湾局



## 目 次

1	長期構想について	..... 1
2	策定の背景	..... 1
3	「基本理念」と将来の「目指す姿」	..... 3
4	将来の「目指す姿」を実現するための基本戦略	..... 4
5	具体施策の方向性	..... 17
6	空間利用の方向性	..... 19
7	主要施策と空間利用のイメージ（案）	..... 21
8	長期構想検討委員会について	..... 29

## 1 長期構想について

港湾における「長期構想」とは、港湾管理者が、おおむね20～30年の長期的視点から、港湾空間利用の基本的な方向性をとりまとめるものです。

「清水港長期構想」は、清水みなとまちづくり公民連携協議会が描く「グランドデザイン」の方向性を共有しつつ、有識者や港湾利用者の意見を踏まえ、基本理念のもと、現状分析と時代認識をもって、おおむね20年後（目標年：2040年）の将来の共感できる目指す姿をデザインするとともに、その実現に向けた基本戦略や取組施策等を取りまとめています。

また、策定した「長期構想」を踏まえ、10～15年後の具体的な整備計画である「港湾計画」を検討していきます。

## 2 策定の背景

清水港は、日本の象徴である世界遺産富士山を背景に、古来より三保半島に抱かれた風光明媚な天然の良港として栄え、江戸時代には、江戸と大坂を結ぶ物資輸送の中継基地、交通の要衝として発展してきた。

明治期には、1878年（明治11年）清水波止場の築造を契機に、港の中心を巴川河畔から大型船の出入港が可能な清水波止場へと転換され、1899年（明治32年）の開港以後は、お茶の海外直接輸出を中心に臨海工業の国際的な飛躍とともに、貨物専用の臨港鉄道が開通するなど、“みなとまち”として賑わいをもたらした。

昭和の時代では、関東大震災復興需要の高まりを受け、1927年（昭和2年）大規模な貯木場が折戸湾に完成し、木材輸入港として繁栄するとともに、定期貨物船を利用して輸出用の缶詰といった地場産業を实らせてきた。また1952年（昭和27年）には国際貿易港として、国より「特定重要港湾」に指定され、貨物輸送のコンテナ化や船舶の大型化を始めとする海運の技術革新の進展に伴い、国際海上輸送網や広域的な道路交通網などが発達し、県内外の輸送機械や精密機械など、あらゆる様態の貨物を取り扱う総合港湾として成長してきた。



歌川広重東海道五十三次に描かれる  
江戸沖に浮かぶ廻船



茶輸出の様子(明治時代)



原木輸入の様子(大正時代)

今日では、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、1990年（平成2年）の大型客船「クイーンエリザベスⅡ世号」の寄港を契機として設立された清水港客船誘致委員会の誘致活動により、クルーズ船の寄港が増加し、また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。

近年、海運業界の再編を始め、船舶の大型化やクルーズ需要の高まり、温室効果ガス排出削減など、世界的な社会情勢の変化とともに、国内では生産年齢人口の減少に伴う労働力不足など社会問題が顕在化してきている。

一方、清水港においては、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・長野県など北信地域とのさらなる交流拡大が期待されている。また、2019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『ランドデザイン』を描き、その実現に取り組み始めている。

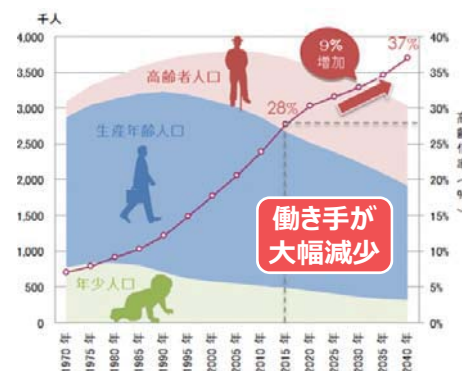
このため、港湾管理者である県は、これまでの延長線上ではなく、第4次産業革命と呼ばれるAIやIoTによる技術革新の進展を見据え、おおむね20年後の清水港の将来像となる『長期構想』を、『ランドデザイン』と方向性を共有し、策定する。



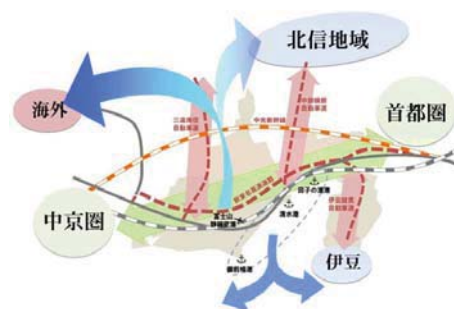
コンテナ船の初寄港(昭和45年)  
(パシフィック・バンカー号)



大型客船寄港(平成2年)  
(クイーンエリザベスⅡ世号)



静岡県の推計人口



静岡県周辺の交通ネットワーク

### 3「基本理念」と将来の「目指す姿」

本長期構想の策定にあたっては、『スマート ガーデン ポート 清水』を基本理念として、清水港の将来の“目指す姿”やその実現に向けた“基本戦略”を作成しています。

清水港は、世界遺産「富士山」のもと、世界で最も美しい湾クラブに加盟する「駿河湾」に抱かれた“みなとまち”であり、海洋と交易に育まれた豊かな歴史・文化を礎として、新たに『知』を備えた「革新的かつスマートな物流」と「国内外の人々を惹きつける『美』しい空間」を提供することにより、『スマート ガーデン ポート 清水』を実現していきます。

また清水港においては、「防災・危機管理等」を土台としつつ、「物流・産業」、「交流・生活・環境」を合わせた3分野で以下の6つの“目指す姿”を掲げ、その実現に取り組むこととします。

**基本理念**  
**スマート ガーデン ポート 清水**

世界遺産富士山のもと、  
世界で最も美しい駿河湾と交易に育まれた豊かな歴史・文化を礎に、  
『知』を究めた「革新的かつスマートな物流」と  
「国内外の人々を惹きつける『美』しい空間」の提供

**清水港の将来の目指す姿**

- 物流産業**
  - 社会に貢献し、利用者が利便性を実感できる物流拠点
  - 世界中から研究者・技術者が集まり、新たな産業が生まれるみなとまち
- 交流生活景観**
  - 国内外の人々が憧れ、訪れる美しいみなとまち
  - 海の豊かさを享受し、楽しみ慈しむ水上の庭園
- 防災危機管理等**
  - 人々が安心して訪れ、働き、暮らせる安全なみなとまち
  - 災害時に緊急物資受入拠点として機能し、迅速に平時の機能を回復する強靱なみなと

## (参考)「グランドデザイン」の方向性

清水みなとまちづくり公民連携協議会が描く『グランドデザイン』においては、清水港及び周辺が場の力を最大限発揮し、人と物が行き交い、水辺で憩い楽しみ、活発かつ美しい「ひらく・みなとまち」となるため、以下の10の視点に着目し、それぞれの視点が連動することにより、清水独自の海洋文化が醸成されることを目指している。

### ひらく・みなとまち

	<b>海洋経済 Business</b> 清水が培い、清水を育ててきた経済活動を発展的に継続する
	<b>海洋交流 Tourism</b> 陸海空の立地アクセスを生かし、国内外の観光・交流を増進する
	<b>海洋研究 Innovation</b> 駿河湾の環境や災害の経験を活かし、世界的な海洋研究・イノベーション拠点を形成する
	<b>海洋生活 Lifestyle</b> 静穏な水面、豊富な食材、温暖な気候を利用して健康・娯楽の可能性を広げる
<b>産 業 清水ならではの海洋文化 市 民</b>	
	<b>自然・歴史・文化 Civic pride</b> 自然環境に恵まれて育まれた歴史文化を再評価し表現する
	<b>回遊動線と心地よい場所 Mobility and place making</b> 風景を愛で、安全安心快適に巡る動線と空間のネットワークをつくる
	<b>先端技術の実装・活用 Advanced technology</b> 最先端の科学技術を取り入れ、積極的な活用により明るい未来を実現する
	<b>防災減災と環境 Resilience and environment</b> 災害と環境に粘り強く取り組み、安全安心と最先端研究をともに進める
	<b>多様性と循環 Dynamic diversity</b> いろんな価値観と生き方を受け入れ、風通しのよい地域社会をつくる
	<b>協働・連携・共創 Collaboration</b> 異なる主体が交流・連動して清水を発信する

清水みなとまちづくり公民連携協議会が描く「グランドデザイン」の方向性(案)

## 4 将来の「目指す姿」を実現するための基本戦略

基本戦略は、「目指す姿」の実現に向け、具体的な目標を設定し、次頁以降に示す。

# 1 物流・産業①

## 目指す姿①

社会に貢献し、利用者が利便性を実感できる物流拠点

## 主な目標

コンテナ貨物年間取扱量：100万TEU

## 基本戦略

充実した陸・海交通ネットワークを活用し、トラック隊列走行やクレーン等の遠隔化・自動化、データ連携基盤などの革新技术を導入した国際物流ターミナルを形成するとともに、モーダルシフトやLNGバンカリングによる燃料供給体制などの充実を図ることで、「クリーンで、どこでもほしいときにモノが届く社会」の実現に貢献する。

コンテナターミナルとROROターミナルとが直結するロジスティクス機能を活かし、農水産品の輸出や流通加工など県内産業のニーズに合ったサービスを展開することで、県内企業を始めとする利用者の利便性を高め、利用拡大を図る。

## ■ 目標とする取扱コンテナ貨物量の推計

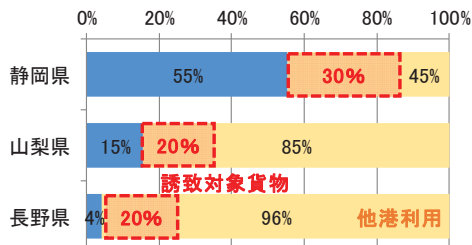
- 清水港におけるコンテナ貨物量推計の基準年を2017年、推計対象期間を概ね5年後(短期)、概ね15年後(中期)、概ね20年後(長期)の3区分として推計を実施。中・長期には、戦略的誘致貨物として清水港以外の港湾を利用する貨物の利用転換も想定。
- 短期では約60万TEU、中期では約80万TEU、長期では約100万TEUの取扱いを目標とする。

## 既存利用貨物量

2017年の清水港コンテナ貨物量に我が国の国際海上コンテナ貨物量の見通し(国土交通省港湾局試算)による将来伸び率を乗じて推定

## 戦略的誘致貨物量

背後圏コンテナ貨物の目標誘致率【長期】  
(清水港利用への転換貨物)

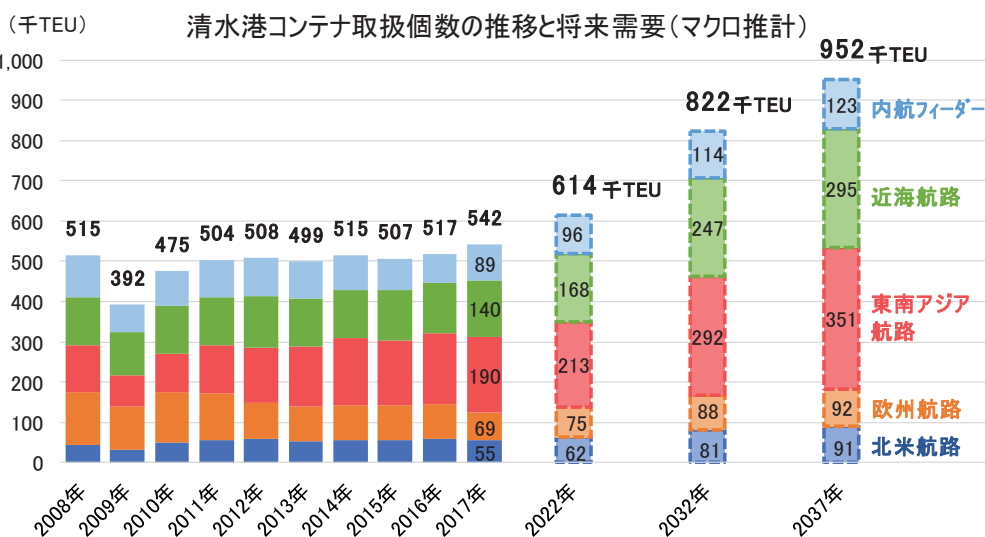


## 目標取扱貨物量【長期】

[既存利用貨物量]  
717 (千TEU)

+  
[戦略的誘致貨物量]  
235 (千TEU)

約100万  
(千TEU)





■ 高規格高速道路網を活かした物流ターミナルのイメージ



外内貿海上コンテナ輸送

			静岡県の特産品である農水産品等を <b>戦略的誘致貨物</b> として、近隣県と連携し、活況を呈するアジア諸国等へ輸出する。
みかん	白タマネギ	いちご	
アメリマトマト	次郎柿	メロン	

# 1 物流・産業②

## 目指す姿②

世界中から研究者・技術者が集まり、新たな産業が生まれるみなとまち

## 主な目標

ブランド力のある水産物、新たな食品開発や創薬

## 基本戦略

貴重な港湾空間の用地を活用し、駿河湾や南海トラフなどの豊富な海洋資源を研究・活用する調査船やオフショア支援船などの基地港として、研究機関や海洋関連施設を集積させることで、造船業や港湾荷役などの海洋産業の活性化を図るとともに、世界中から研究者や技術者が集まり、周辺の食品、医療などの基盤産業と知見を分かち合うことで、ベンチャー企業の創設など新たな産業を生み出し、県内産業の活力向上を図る。



「函館市国際水産・海洋総合研究センター」と函館マリンバイオクラスター事業の成果（例）



### 健康食品

フコキサンチン1000 (企業) 株式会社ノース技研



函館マリンバイオクラスター事業における北海道大学大学院水産科学研究所の宮下和夫教授の研究成果により開発されたアカモク由来のフコキサンチンです。  
函館沿海に多く繁殖するアカモクなどの褐藻類に含まれているフコキサンチンがどのようなプロセスを経て人体の脂肪細胞に働きかけるかという研究に取り組み、その働きが、科学的根拠に基づいて解明されています。メタボが気になる方におすすめします。

### コスメディック

sozai がごめ昆布ヘアマスク (企業) 株式会社ローレル

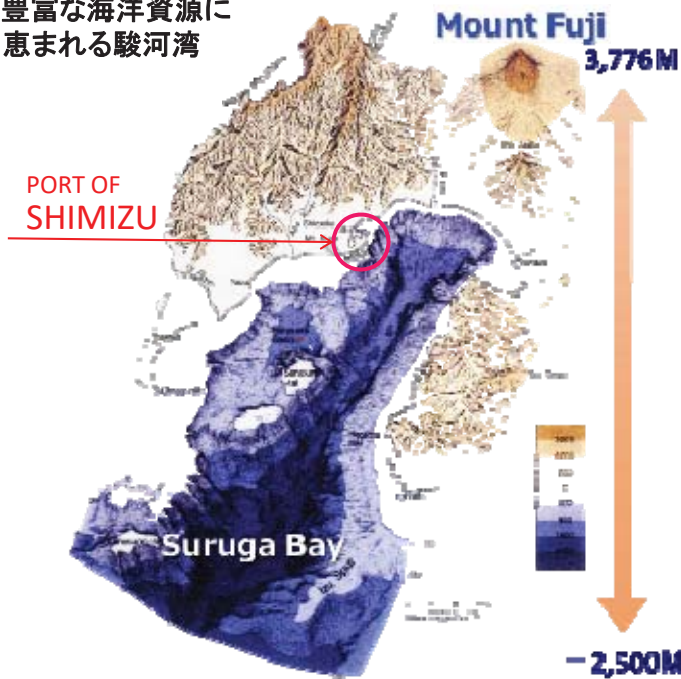


髪や地肌にもたっぷりの水分を与えてくれる昆布水に、「アロエ水」と「シアバター」もブレンドした濃厚なヘアマスクです。もちろん昆布は、ねばり(=保水成分)の王様、函館のがごめ昆布。アロエは沖縄の畑で収穫したものです。さらにとりきりさせてく、シアバターでオイル分もプラス。シャンプー後の髪に、たっぷりのうるおいと水分&油分補給を。ヘアマスクの後に、お好きな香りのリンソをお使いください。

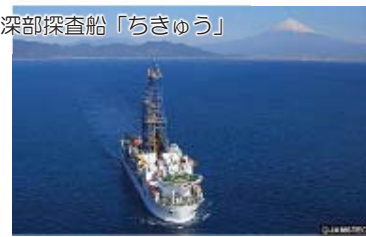
出典：公益財団法人函館地域産業振興財団HPより

『マリンバイオ産業振興ビジョン』(2019年2月7日 マリンバイオ産業振興ビジョン検討協議会)

■豊富な海洋資源に恵まれる駿河湾



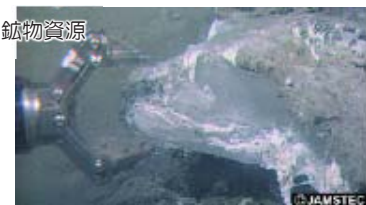
地球深部探査船「ちきゅう」



多種多様な深海生物



海底鉱物資源



「ちきゅう」のお見送り会



海洋研究に関する国際学会



海洋に触れる展示・イベント

■産業イノベーションに向けた取組体制



マリンバイオテクノロジー研究拠点「MaOI PARC」を中心とした基盤プラットフォームの構成イメージ

## 2 交流・生活・環境①

### 目指す姿③

国内外の人々が憧れ、訪れる美しいみなとまち

### 主な目標

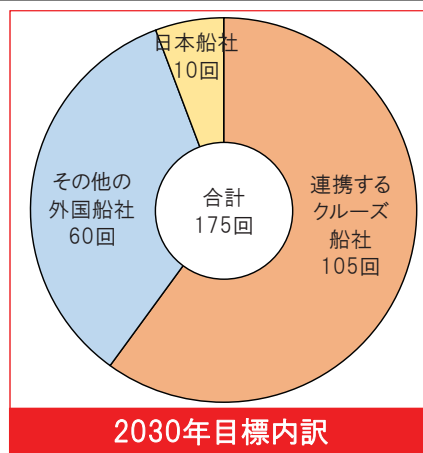
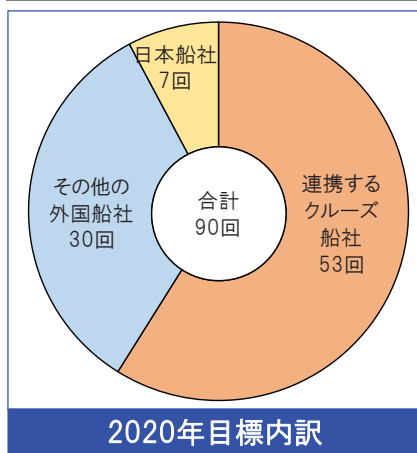
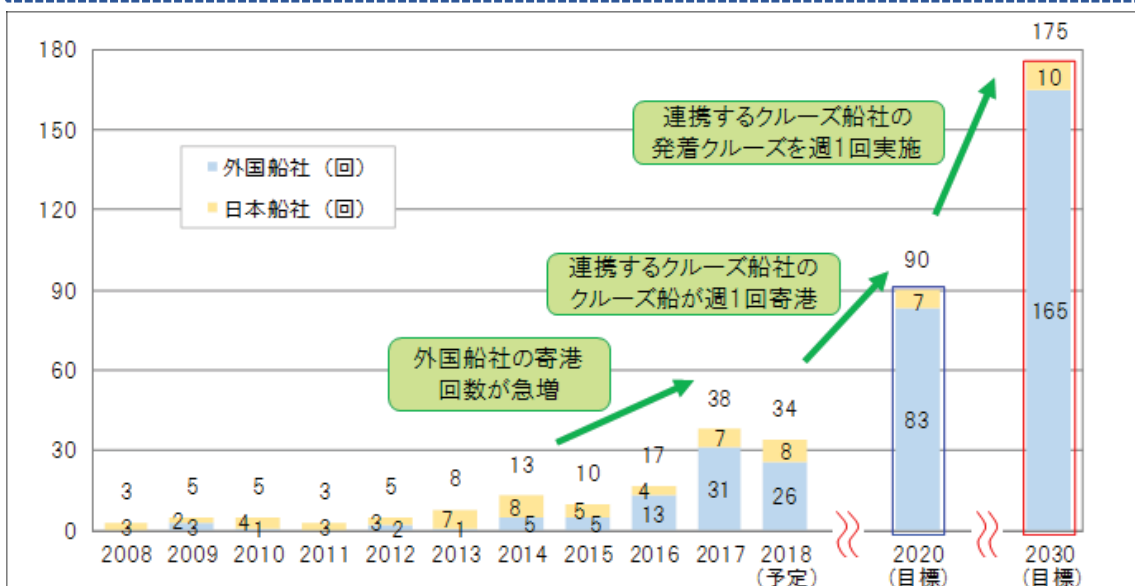
クルーズ船年間寄港回数：175回  
クルーズ船による年間来訪者数：60万人

### 基本戦略

世界遺産富士山と調和した美しい景観やみなとまちの歴史・文化を活かし、周辺の類まれな観光資源とつながる国際交流拠点を形成することで、クルーズ船やスーパーヨットなどにより来訪する国内外の人々がまちにあふれる光景が日常のものとなり、そこに地域の人々が集まり、若者を中心に様々な事業を展開することで、観光を核とした地域経済の活性化を図る。

### ■目標とするクルーズ船寄港の推計

- 2020年の国際クルーズ拠点の運用開始後、ゲンティン香港が運航するクルーズ船が週1回の寄港を計画しており、清水港のクルーズ船寄港回数は飛躍的に増加することが想定される。
- 目標年の2030年までには、週1回の清水港発着クルーズを実施する計画であり、清水港は「ゲンティン香港が運営するクルーズラインの母港化」と「北東アジアクルーズの東日本における拠点」を目指す。



※1 連携する船社については、ターミナルの運用開始後に中国発着クルーズにより週1回寄港し、さらに目標年次には清水港発着のクルーズ船が週1回実施される計画となっている。

※2 2018年は、連携する船社のクルーズ船が台風等の影響により1回となったものの、他の船社の寄港回数は順調に伸びている。



クルーズターミナルの整備



スーパーヨットの受入環境整備

## つなげる

### ■ 観光を核とした地域経済の活性化



エクスカーション先の店舗



クルーズ船寄港時のトライアル



巴屋台祭り  
飲食店などの有志による「食・酒」を  
テーマとしたイベント

## つなげる

### 周辺の観光資源



日本平から見た  
富士山と調和した港湾景観



国宝 久能山東照宮



名勝 三保松原  
(世界遺産富士山構成資産)

## 2 交流・生活・環境②

### 目指す姿④

海の豊かさを享受し、楽しみ慈しむ水上の庭園

### 主な目標

マリンスポーツができ、多様な生物が生息する水環境  
自然景観と港湾構造物の色彩が調和した美しいみなと景観

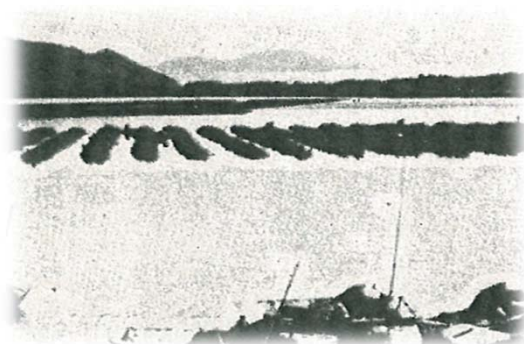
### 基本戦略

三保松原に抱かれた穏やかで美しい水面を後世に引き継ぐため、地域ぐるみで自然環境、港湾景観の維持・向上に取り組むとともに、水域の利用と一体となった民間活用を促進することで、昼休みに海に親しみ、生き物に触れ、浜辺を散策し、眺めとともに食を楽しむ、都市の中庭のような水辺空間を形成し、過ごし、暮らしたくなるみなとまちを創造する。

### ■ 清水港の原風景



**昭和30年頃の清見潟（現在の興津第1埠頭付近）**  
大きな岩礁が露出する磯場であり、磯遊びや海水浴が行われていた



**昭和20年頃の折戸湾**  
支川からの流入土砂で形成された干潟を利用し真珠や海苔、牡蠣が養殖されていた

### ■ 船員を魅了する港湾景観



1891年（明治24年）海軍水路部刊行「清水港海図」より『対景図』



#### 現在の清水港

100年以上の時を経ても変わらない「三保松原」と背後の「山並み」が織りなす自然景観と港湾構造物の色彩が調和した美しいみなと景観を形成

■ 水域の利用と一体となった開発の例



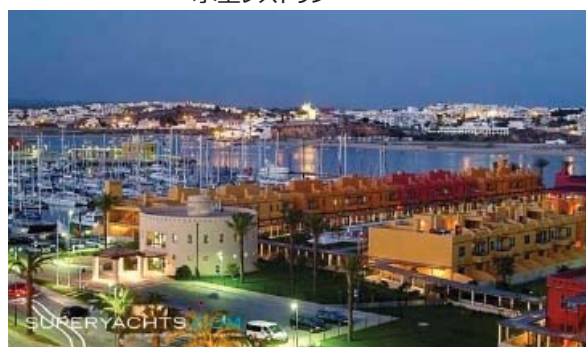
人工海浜整備による磯遊び



水上レストラン



富士山や港湾荷役風景を見ながらの魚釣り



スーパーヨットなど国内外のプレジャーボートも集まるマリーナ



海洋レクリエーション（写真はSUP）



ビーチサイドでの食事や休憩



（対景図：航海において、海上での船舶の位置を海図で同定するためのパノラマ図であり、かつての海図に記載されていた）



※対景図とともに清水海上保安部提供資料

### 3 防災・危機管理等①

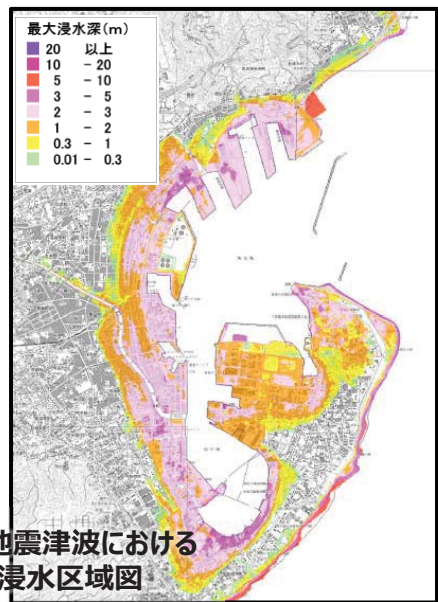
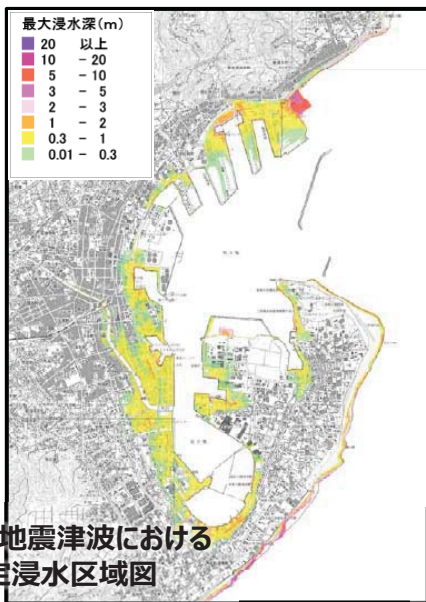
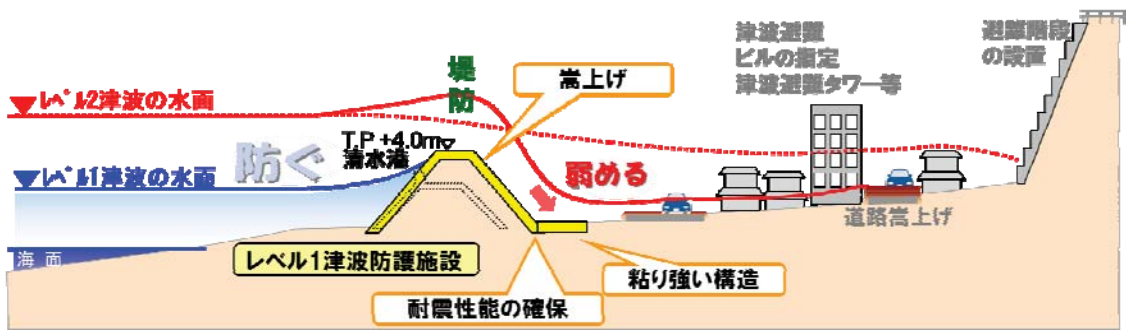
**目指す姿⑤** 人々が安心して訪れ、働き、暮らせる安全なみなとまち

**主な目標** いかなる災害等が発生しようとも、人命の保護が最大限図られること  
また地域社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持されること

**基本戦略** みなと景観と調和した防潮堤等の整備や避難体制の充実を着実に推進するとともに、燃料電池や蓄電池など分散型エネルギーを導入した施設整備を図り、美しく、災害に強く、しなやかに復旧復興する防災まちづくりを行うことで、人々が安心して訪れ、働き、暮らせるみなとまちを築く。

■ 清水港（静岡県）において推進している津波防護対策のイメージ

種類	対象とする地震・津波の定義	対策の方針
レベル1の地震・津波	発生頻度が比較的高く（約100～150年に1回）、発生すれば大きな被害をもたらす地震・津波（東海地震、3連動地震（東海・東南海・南海地震）など）	人命・財産の保護、地域経済活動の安定化、生産拠点の確保の観点から、津波防護施設を整備
レベル2の地震・津波	発生頻度は極めて低いが、発生すれば <b>甚大な被害</b> をもたらす最大クラスの地震・津波（南海トラフ巨大地震）	レベル1に対する津波防護施設による被害軽減を図るとともに、レベル1を超える津波に対しては、避難を中心とするソフト対策を推進



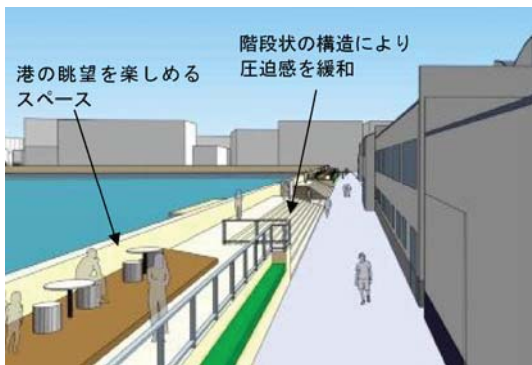


## ■レベル1 地震津波における対策

### □無堤区間の解消（江尻・日の出地区）



### □人が集まることを意識した防潮堤整備（江尻・日の出地区）



江尻地区の整備イメージ



日の出地区の整備イメージ

## ■レベル2 地震津波における対策

### □避難体制の確立（避難経路、津波避難施設）



照明塔兼用津波避難施設  
（新興津埠頭）

津波避難標識



避難経路のイメージ  
（興津第2埠頭・袖師第1埠頭）

### 3 防災・危機管理等②

#### 目指す姿⑥

災害時に緊急物資受入拠点として機能し、速やかに平時の機能を回復する強靱なみなと

#### 主な目標

大規模災害発生時でも3日後に緊急物資  
2週間後にコンテナ貨物の荷役再開

#### 基本戦略

緊急物資の海上輸送拠点として、港湾施設の耐震強化を推進することにより、大規模災害時において陸路が途絶しても、生活や医療に必要な物資が確実に人々に届く地域の実現に貢献する。

平時における港湾機能の維持に加え、災害発生後に素早い機能回復を果たすため、公共インフラの戦略的メンテナンスや強靱化、リスクマネジメントなどソフト・ハード施策を推進し、大規模災害発生後の周辺地域の早期復興を支援する。

#### ■ 緊急物資輸送岸壁の機能回復目標

地震・津波	考え方		目標復旧時期 (発災後の時期)	復旧水準 (施設数)
L1	3日後までに新興津1号を含む5岸壁以上を使用可能とする。		3日後	5岸壁以上 (新興津1号を含む)
L2	第一段階	3日後までに新興津1号岸壁と興津1・2号岸壁を使用可能とする。	3日後	3岸壁 (新興津1号、興津1・2号)
	第二段階	5日後までに興津11・12号と日の出4・5号岸壁を使用可能とする。	5日後	7岸壁

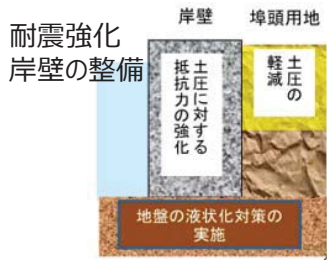
※今後、国道1号にアクセスする臨港道路の液状化対策やコンテナの流出防止対策が必要。

#### ■ 幹線貨物輸送岸壁の機能回復目標（コンテナの場合）

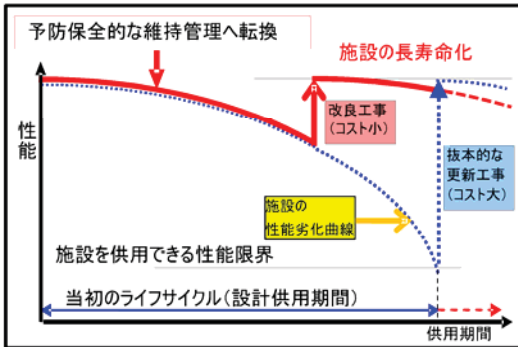
地震・津波	考え方		目標復旧時期 (発災後の時期)	復旧水準 (施設数)
L1	新興津2号岸壁と免震ガントリークレーン2基を応急復旧し、新興津コンテナターミナルを暫定供用する。		2週間後	1岸壁 2ガントリークレーン
L2	第一段階	ヤードの一部の応急復旧を2週間で完了、ガントリークレーンの代替としてクレーン等を導入し、新興津1号岸壁を使用して内航コンテナから供用再開する。	2週間後	1岸壁 2クレーン
	第二段階	免震ガントリークレーン2基を復旧し、外航コンテナの荷役を開始する。 内航コンテナは袖師CTで取扱いを開始する。	3ヶ月後	2岸壁 2クレーン 2ガントリークレーン

※今後、電気室の津波浸水対策、電機品洗浄用真水の備蓄等によるガントリークレーンの復旧期間短縮が必要。

■ 事前の備え（コンテナターミナル復旧プログラムに基づく事前対策）



■ 平時の取組



戦略的メンテナンスの効果



各種団体との災害時協力協定の締結

■ 大規模災害時の対応



船舶による緊急物資輸送



全国から届けられる様々な緊急支援物資

➢ 生活や医療に必要な物資が確実に届き、災害時の重要な物流ネットワークとなる



災害時にフェリーやRORO船を活用



より早く工場の通常稼働が可能になる

➢ サプライチェーンの寸断回避により、企業の早期操業復旧が可能となる

## 5 具体施策の方向性

前述の「基本戦略」を推進するため、本長期構想では、以下のとおり「施策の方向性」とその「取組施策」を設定している。

### 1 物流・産業

#### ① コンテナ機能の集約とさらなる大型コンテナ船の寄港環境確保

《施策①-1》次世代高規格コンテナターミナルの形成（大水深多目的国際物流ターミナル化）

#### ② 高度な物流サービスを提供する臨海部ロジスティクス機能の強化

《施策②-1》ターミナル背後で付加価値を創造するロジスティクスセンターの導入  
（港頭地区における在庫拠点化）

#### ③ 情報通信技術の活用による物流のスマート化

《施策③-1》内陸部の物流拠点（インランドデポ等）を活用した隊列走行の受入  
《施策③-2》船舶の自動化への対応

#### ④ 働き手不足や環境問題に対応するための次世代高規格ユニットロードターミナルの形成

《施策④-1》次世代高規格ROROターミナルの整備  
《施策④-2》ROROとコンテナの連携による効率的な輸送手段の構築

#### ⑤ バルク船の大型化に対応した港湾機能の拡充

《施策⑤-1》大型輸入パルプ船対応施設の整備  
《施策⑤-2》大型輸入運搬船対応施設の整備

#### ⑥ バルク貨物取扱機能の効率化・安全性向上

《施策⑥-1》外内貿多目的物流ターミナルへの集約・再編

#### ⑦ LNGバンカリング拠点の形成

《施策⑦-1》LNGバンカリング機能の導入検討

#### ⑧ 低利用な用地・施設の有効活用

《施策⑧-1》産学官が連携した海洋研究拠点の形成  
《施策⑧-2》新たな浚渫土砂処分用地の確保  
《施策⑧-3》村松運河の埋立による物流の効率化  
《施策⑧-4》道路構想（将来的に三保・貝島の利用が高まる可能性を視野）

## 2 交流・生活・環境

### ⑨国際クルーズ拠点形成

《施策⑨-1》日の出ふ頭のクルーズ船受入対応施設の整備

### ⑩スーパーヨット受入機能の確保

《施策⑩-1》スーパーヨット拠点港としての整備

### ⑪「みなと」と「まち」が融合した観光交流空間の創出

《施策⑪-1》国際クルーズ観光及び海洋文化拠点を活用した交流・賑わいの創出  
(日の出地区)

《施策⑪-2》食の拠点を活用した交流・賑わいの創出 (江尻地区)

### ⑫人々が水辺にふれあい観光を育む親水拠点の形成

《施策⑫-1》富士山の映える「ヘルスケアリゾート」の形成 (折戸地区)

《施策⑫-2》マリーナ機能の拡充 (折戸地区)

《施策⑫-3》人工海浜を核とした海洋レジャー拠点の形成 (新興津地区)

### ⑬連続性・安全性に配慮した人流動線の確保とアクセス性の向上

《施策⑬-1》小型モビリティの自動運転の活用と各地区の賑わい空間との連携

《施策⑬-2》各拠点間を接続する緑道の導入

### ⑭良好な景観・環境の創出

《施策⑭-1》海浜・藻場の再生や生き物の生息場づくり

《施策⑭-2》美しい景観の創出

《施策⑭-3》プレジャーボートの適正配置

## 3 防災・危機管理等

### ⑮防災・減災機能の強化

《施策⑮-1》津波防災対策の推進、無堤区間の早期解消

《施策⑮-2》みなとBCPの改善

《施策⑮-3》耐震強化岸壁の整備

### ⑯既存ストックの戦略的維持管理の推進 (スクラップ&ビルド)

《施策⑯-1》老朽バースの段階的な長寿命化対策の実施や埋立による施設廃止

## 6 空間利用の方向性

### (1) 水域利用の視点

清水港における大型船が回頭可能な泊地は、右上図のとおりである。

港湾開発においては、回頭泊地の規模により、利用船舶の大きさが決まることから、施設配置を決定していく上で、水域利用のあり方は最重要となる。

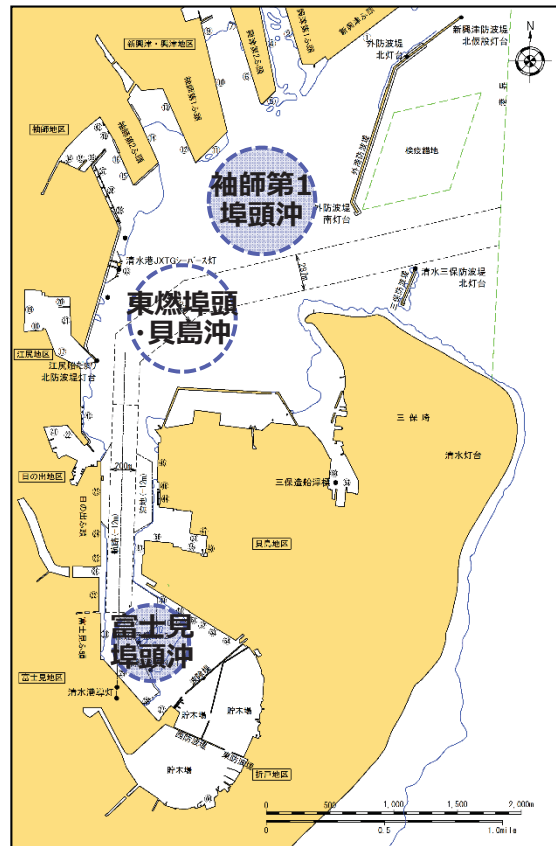
今後の開発により、袖師第1埠頭側の利用頻度が高まることが予想されることから、富士見埠頭側へ一定量貨物をシフトしつつ、水域利用のバランスを保つこととする。また東燃埠頭・貝島沖は、主要航路上にあることから、極力利用頻度を抑える方向で検討する。

### (2) まちづくりの視点

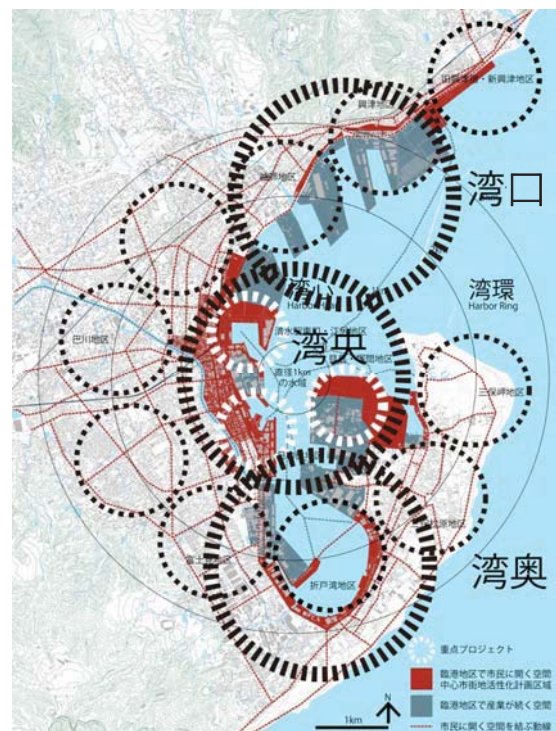
『ランドデザイン』では、右下図のように、コンパクトな円環状の港湾都市形態を清水の本質と捉え、港の中心から臨港地区と市街地へ広がる同心円「湾心湾環構造」を「ひらく・みなとまち」を形づくるガイドとしている。

湾央エリア内の江尻・日の出・貝島地区を3拠点と位置づけ、重点プロジェクトにより湾央エリア全体を活性化させるとともに、周辺の湾環エリアへ波及させることを期待している。

本長期構想においても、この方向性を共有し、物流利用を湾央エリアから湾口・湾奥エリアへ機能移転していくこととする。



清水港における主要な回頭泊地



清水みなとまちづくり公民連携協議会が提案する  
みなとまちづくりの方向性「湾心湾環構造」

