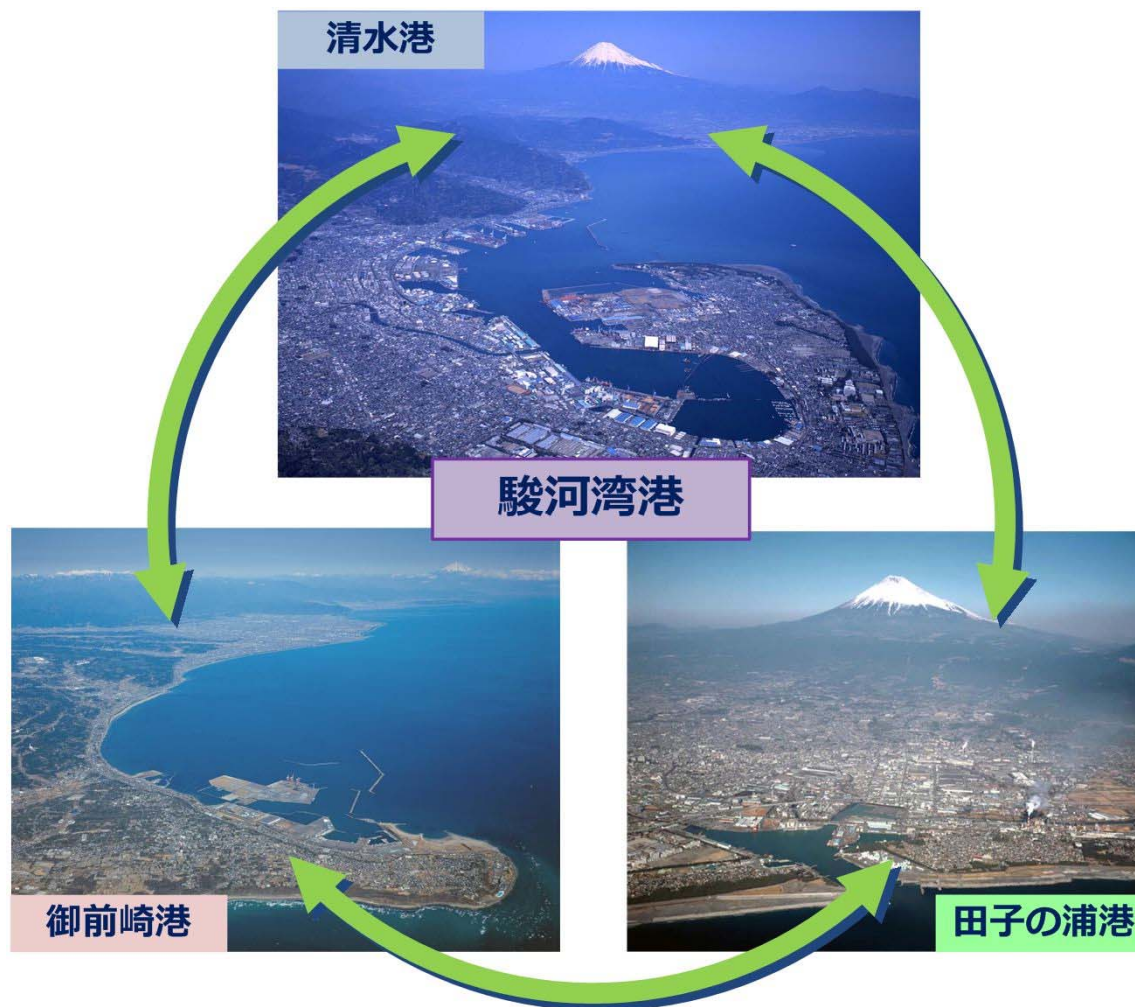


「駿河湾港アクションプラン」推進計画

検討委員会（第4回委員会）参考資料



平成25年12月19日

静岡県交通基盤部港湾局

序. 「駿河湾港アクションプラン」推進計画策定の趣旨

序. 1 策定の目的

【「駿河湾港アクションプラン」推進計画とは・・・】

「駿河湾港アクションプラン」推進計画は、平成23年3月に策定した「駿河湾港アクションプラン」で定めた、駿河湾港3港(清水港、田子の浦港、御前崎港)の連携(相互補完・機能分担)の考え方を踏まえ、港湾整備における連携策と、それに基づく3港の空間利用のあるべき姿をとりまとめるものである。

【策定の目的】

○県内産業の国内外における競争力を高め、県民生活の向上に資するため、駿河湾港を構成する3港の連携の効果を最大限に発揮する各港の長期的整備構想を策定する。

【策定の内容】

- 概ね20～30年後の駿河湾港のあるべき姿(将来ビジョン)の具体化
- 概ね10～15年で実施する港湾施策(港湾計画素案)の策定

【策定の視点】

- 県民の雇用と安全・安心な暮らしの維持を大前提とする
- 県民生活・経済を支える海上交通拠点の形成
- 連携と相互補完を明確にした施策展開
- 港湾の管理・運営の効率化

「駿河湾港アクションプラン」推進計画の策定について

駿河湾港アクションプラン

(平成23年3月策定)

アクションプランの実施
(アクションプラン推進計画)

【従前】
個別港湾ごとの
貨物需要予測
(目標年次がばらばら)

【今回】
駿河湾港としての
貨物需要予測

物流・産業

防災・危機管理

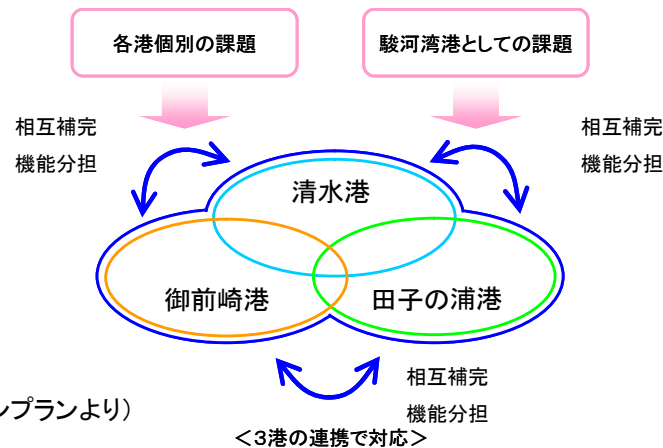
交流・生活・環境

駿河湾港の長期的視点に立った
空間利用のあるべき姿

アクションプランに示された方向性を3つの視点から具体化
短期・中期・長期の3段階で整理

必要に応じ港湾計画の改訂等

- 県民生活・経済を支える海上交通拠点の形成
- 豊かなウォーターフロントを活用した臨海部交流拠点の創出



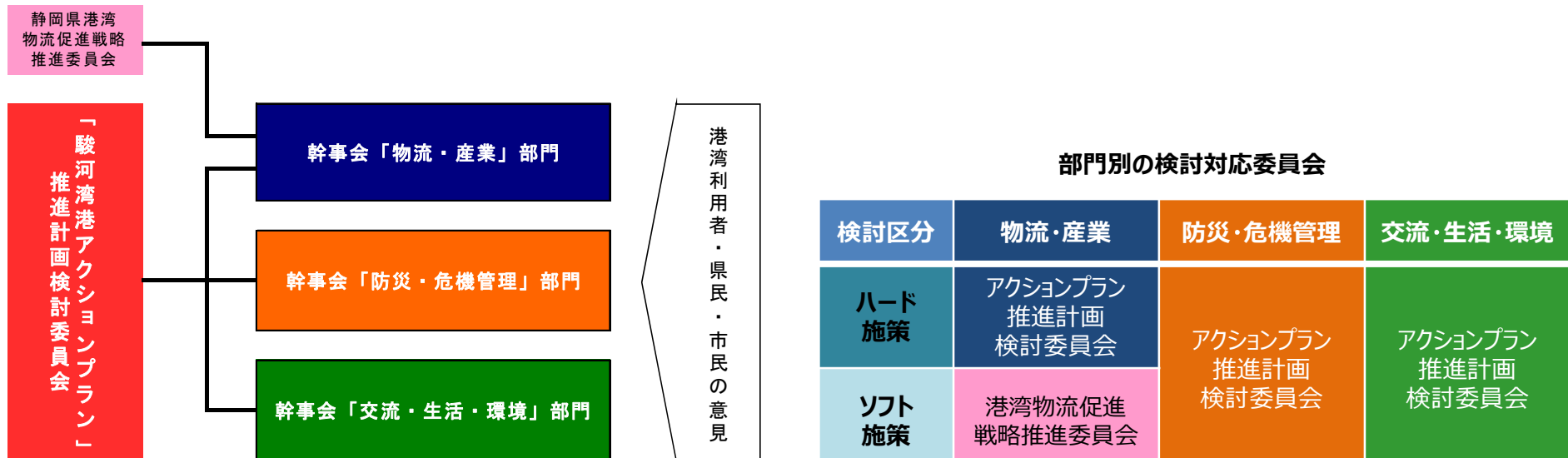
序. 2 推進計画策定の進め方

【策定の進め方】

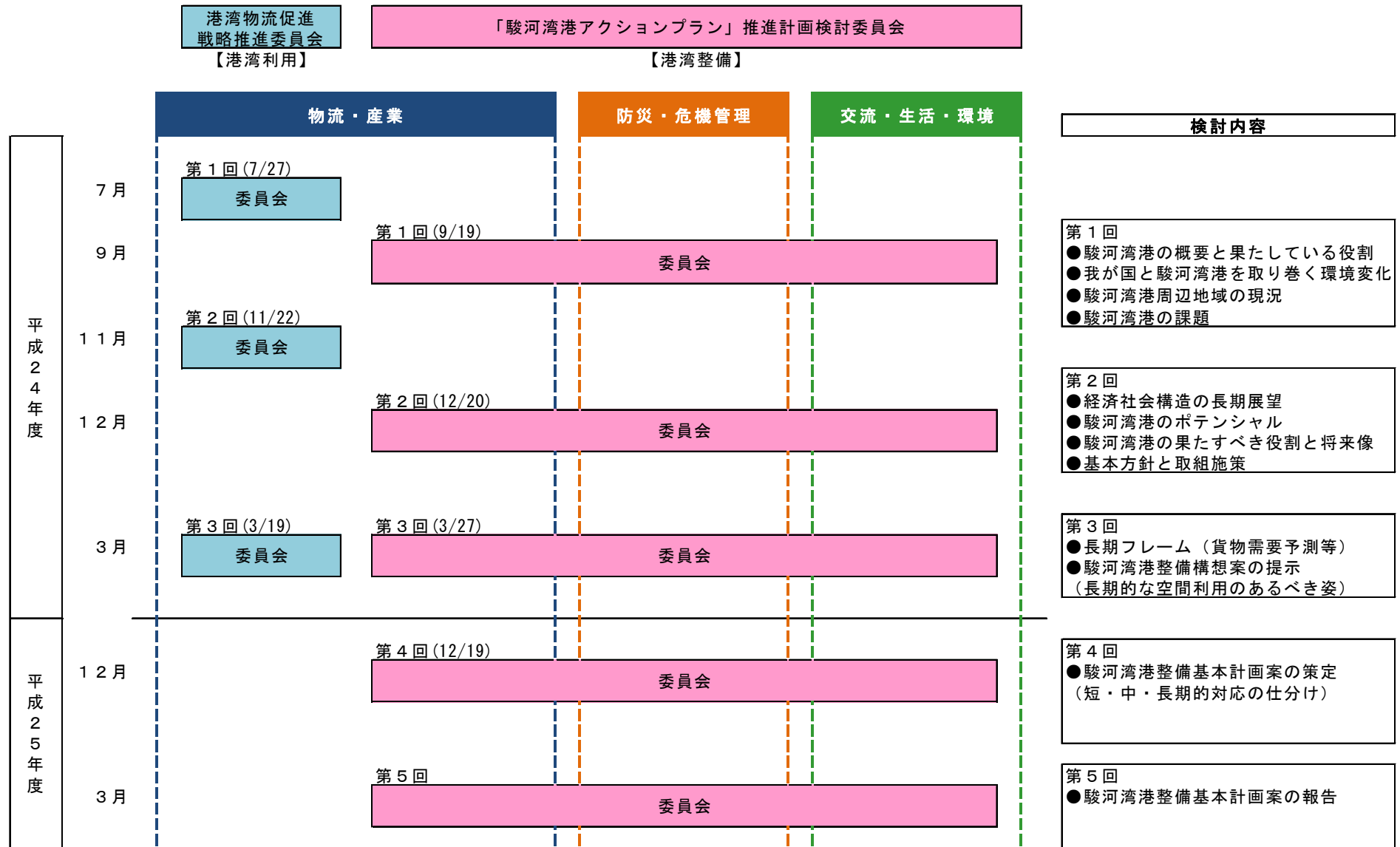
- 学識経験者や関係業界団体、行政機関からなる『「駿河湾港アクションプラン」推進計画検討委員会』において検討する。
- 港湾ニーズを的確に捉え、3港の分担・連携を明確にするため、「物流・産業」、「防災・危機管理」、「交流・生活・環境」の機能ごとに3部門に分けて検討を進める。
- なお、「物流・産業」部門のソフト施策(港湾利用)については、別途『静岡県港湾物流促進戦略推進委員会』において検討を進めており、本推進計画策定にあたっては、その検討結果を適宜反映させるものである。
- 委員会の下部組織として、部門ごとに「幹事会」を設置する。
- PC(パブリックコメント: Public Commnetの略称)等による港湾利用者や県民・市民からの意見聴取を予定

【策定フロー】

- 策定フロー(開催スケジュール案)を次図に示す。
- 推進計画は、平成24年度・25年度の2カ年にわたり、計5回の委員会の審議を経て、平成25年度末に策定する。



「駿河湾港アクションプラン」推進計画検討委員会の組織体制



「駿河湾港アクションプラン」推進計画検討委員会 開催スケジュール（案）

本資料の構成（目次）

駿河湾港の現状と課題

第1回委員会

..... 5

駿河湾港の果たすべき役割と将来像／基本方針と取り組み施策

第2回委員会

..... 6

駿河湾港の機能分担と連携のあり方／施策の展開イメージ

第3回委員会

..... 9

【第3回委員会以降の社会経済の主な変化】

- 円安の進行と貿易額の増加
- 国土交通省「社会資本メンテナンス元年 老朽化への対策と長寿命化への挑戦」を公表
- 田子の浦港における石炭の将来取扱量の増大の動き（エネルギー需要への対応）
- 「静岡県第4次地震被害想定」第一次・第二次報告の公表／静岡県地震・津波対策アクションプログラム2013の策定

1 駿河湾港の整備構想案

..... 13

- 1-1 整備構想の重点テーマ 13
- 1-2 空間利用構想 44
- 1-3 駿河湾港の将来像 48

2 駿河湾港整備基本計画案（短・中・長期的対応の仕分け）

..... 50

- 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

- 2-1 施策（整備プロジェクト）の一覧 50
- 2-2 機能別の整備プロジェクト実施計画案 51
- 2-3 駿河湾港整備基本計画案 109

(1) 物流・産業 – トータル物流コスト低減と駿河湾港の役割の強化 –

- ① 国際海上コンテナ輸送機能の強化・高度化
- ② バルク輸送機能の強化
- ③ 完成自動車の輸出拠点としての機能拡充
- ④ 内貿ユニットロード輸送機能の維持・拡充
- ⑤ 既存施設の老朽化対策と物流機能再編
- ⑥ 臨港道路ネットワーク機能の強化

(2) 防災・危機管理 – 安全・安心な港まちづくりと物流機能継続性の確保 –

- ① 産業活動維持及び緊急物資輸送のための港湾施設の拡充
- ② 駿河湾港としての危機管理体制の強化
- ③ 津波・高潮防災施設の強化・拡充
- ④ 大規模災害における広域支援への備えの強化
- ⑤ 震災後の災害廃棄物（がれき）への対応

(3) 交流・生活・環境 – 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 –

- ① 海の玄関口としての観光振興への貢献
- ② 交流拠点の形成による観光コンテンツの充実
- ③ プレジャーボート収容対策の強化と地域活性化への取組
- ④ 憩いと安らぎの空間の確保
- ⑤ 海域環境の保全と海浜の創出
- ⑥ 港湾における再生可能エネルギー利用の促進
- ⑦ 浚渫土砂処分への対応拡充

駿河湾港の果たすべき役割と将来像／基本方針と取り組み施策

【近年の情勢変化要因】

- 世界同時不況
- 東日本大震災と巨大地震発生の切迫性
- 超円高
- 生産拠点の海外シフト
- 経済連携協定（TPP他）
- アジアとの交流人口の拡大

【経済社会構造の長期展望】

- 新たな成長国の台頭
- 世界人口の急増
- 資源・エネルギー、食料の争奪の激化
- 国内人口の減少
- 超高齢化社会の到来
- 国際交流の進展

【駿河湾港の課題】 ※個別課題は前掲

【物流・産業】

トータル物流コストの低減と
駿河湾港の役割の強化

【防災・危機管理】

安全・安心な港まちづくりと
物流機能継続性の確保

【交流・生活・環境】

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

【駿河湾港のポテンシャル】

- 日本を支える産業・経済・交流の「地域力」
- 「港」のポテンシャル
 - ・多彩で豊富な貿易・交流基盤
 - ・更なる開発可能空間
- 「場」のポテンシャル
 - ・国土の中心
 - ・第一国土軸上に位置
 - ・充実した高速交通網
 - ・新東名全線開通により東西軸が強化
 - ・南北軸も整備が進展
 - ・太平洋航路に直結
 - ・自然豊かな駿河湾
 - ・我が国を代表する観光資源

【駿河湾港の果たすべき役割】

<駿河湾港が果たすべき役割を考える上での視点>

- ◇ 県民の雇用と安全・安心な暮らしの維持
- ◇ 県の枠を超えた新しい大きなネットワークにおける交通結節点

【物流・産業】

- 本県の地域経済と産業（雇用）を支える
- 本県や周辺都県のエネルギー・食料・生活物資を安定的に供給する
- 大都市圏の負荷を軽減する

【防災・危機管理】

- 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

【交流・生活・環境】

- 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

駿河湾港の将来像

－ 新しい時代にふさわしい日本の玄関 －

Smart・Port SURUGAWAN

『スマート・ポート 駿河湾』

駿河湾港の果たすべき役割 ～3つの“S”～

【物流・産業】
Support 支援

- 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

【防災・危機管理】
Safety 安全

- 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

【交流・生活・環境】
Spark 活気

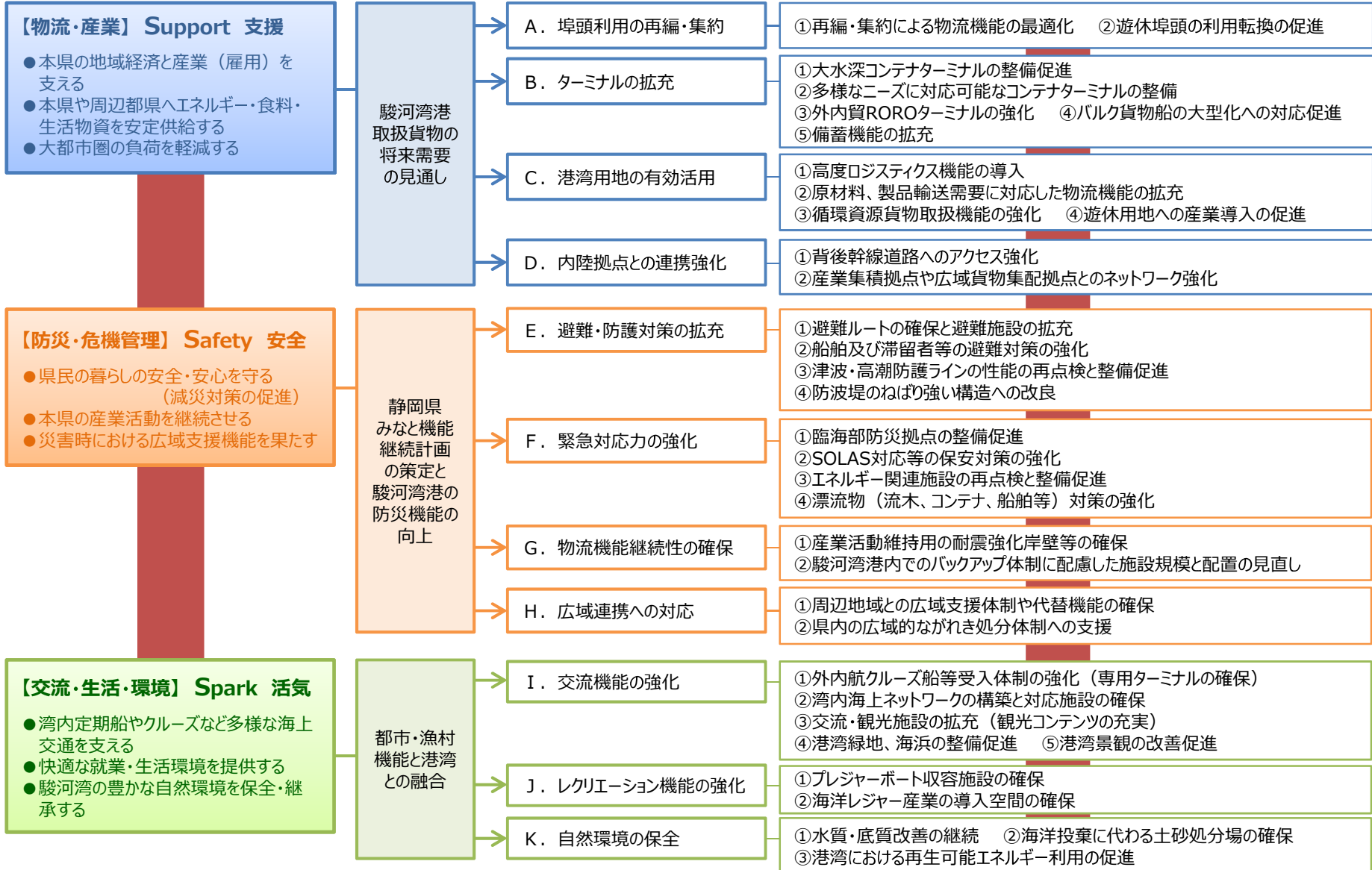
- 湾内定期船やクルーズなど多様な海上交通を支える
- 快適な就業・生活環境を提供する
- 駿河湾の豊かな自然環境を保全・継承する

駿河湾港の
将来像

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

果たすべき役割（3S）

基本方針と取り組み施策



駿河湾港の機能分担と連携のあり方／施策の展開イメージ

(1) 物流・産業

区分		駿河湾港			地方港・漁港		
		御前崎港	清水港	田子の浦港	大井川港	焼津漁港	
コンテナターミナル		補完港 (近海、東南アジア航路)	拠点港 (全航路)				
バルクターミナル	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)			
	エネルギー	石油類		中部供給基地	東部供給基地	西部供給基地	
		LNG		全県供給基地			
		石炭			拠点港		
	紙・パルプ		需要地分担 中東部 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		一般循環資源貨物 共同輸送 (西部基地) (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				

(2) 防災・危機管理

区分	駿河湾港			地方港湾・漁港	
	御前崎港	清水港	田子の浦港	焼津漁港	地方港湾 その他漁港
避難対策	みなと避難誘導計画の早期策定、津波避難施設の設置・避難ビルの確保、避難民海上輸送ネットワーク構築				
防護対策	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				
臨海部防災拠点 ・耐震強化岸壁 ・緊急時利用入・入 ・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	津波・高潮バリアー等のハード整備、避難施設の構造強化				
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	コンテナ・バルク・ RORO対応	⇔ コンテナ・バルク対応	⇔ バルク対応	
	駿河湾港内での バックアップ	コンテナ埠頭増設 (耐震強化)	※御前崎港でコンテナ代替 [県外港への流出抑止]		
広域 連携	首都圏支援		新興津コンテナ埠頭 (-15m岸壁連続3B化)		
	がれき対策	県内の広域的受け入れ (女岩・水面貯木場) (興津埠頭間・貝島)			

(3) 交流・生活・環境

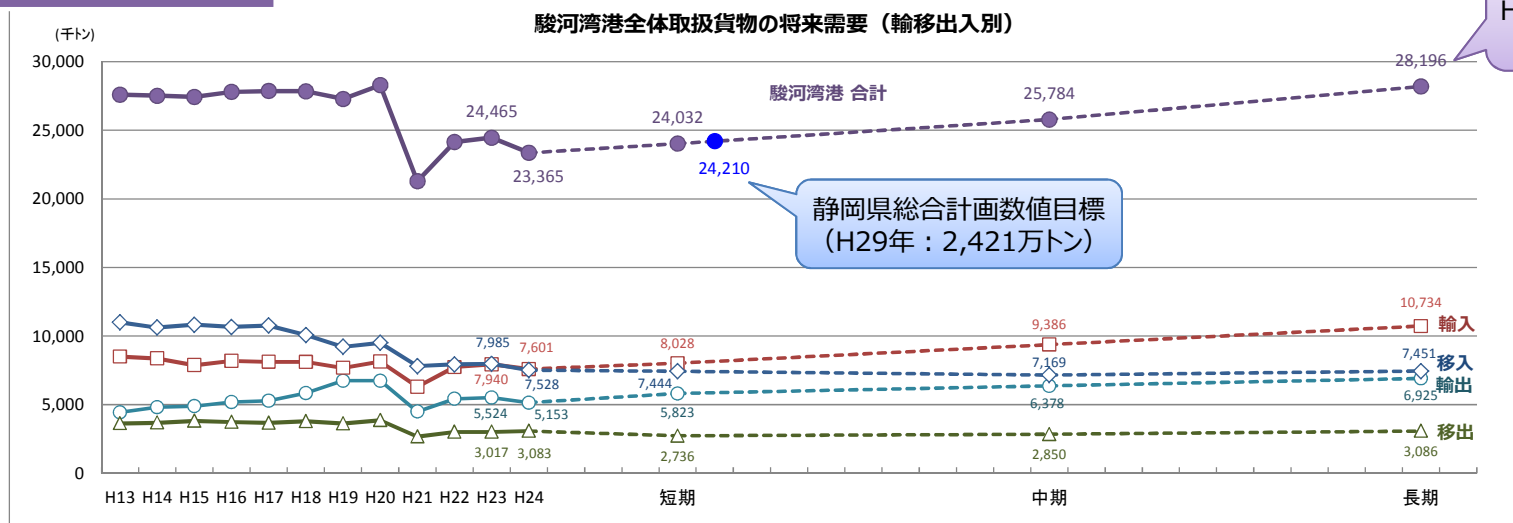
区分		駿河湾港			地方港	
		御前崎港	清水港	田子の浦港	沼津港 由比漁港 焼津漁港	西伊豆港湾
観光	観光資源	なぶら館・なぶら市場 みなとかつお祭り 御前崎地区を交流空間へ (水産業を核とした交流)	エスパルストリームプラザ 河岸の市、マグロ祭り 日の出埠頭を交流空間へ	大型貨物船の入出港 富士山の眺望 しらす祭り 漁港区を交流空間へ (水産業を核とした交流)	沼津：水産祭り 由比：桜えびまつり 焼津：水産物直売店 市場見学	
	ネットワーク	駿河湾海上旅客船ネットワーク				
	クルーズ船	新規フェリー・旅客船 (空港⇒西伊豆)	フェリー（土肥） ベイクルーズ（港内） 水上バス（港内）	新規フェリー (清水、土肥)	ベイクルーズ (沼津～土肥等)	フェリー（清水） ベイクルーズ
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） マリーナ（県民・ボート）	[海洋レジャー拠点] マリーナ（県民・ヨット）	<PBの湾内回遊性>			
憩い	マリンパーク御前崎 (県民)	清水マリンパーク (県民・観光客)	ふじのくに田子の浦 みなと公園（県民）			
自然再生		折戸湾(海浜・干潟等) 新興津(興津海岸復元)	港口左岸 (富士海岸)			
環境保全	県内の広域的受け入れ					
再生可能エネルギー	洋上風力・波力発電等	建設発生土受入(女岩)	建設発生土受入 (貝島・興津埠頭間)	底質・水質改善 富士海岸保全		
みなと教育・学習	港の歴史、貨物船・荷役見学、産業見学					

◆ ◆ 駿河湾港取扱貨物の将来需要の見通し ◆ ◆

・駿河湾港取扱貨物量の将来需要見通しは、以下に示す将来の3時点を想定し、段階的に推定したものである。

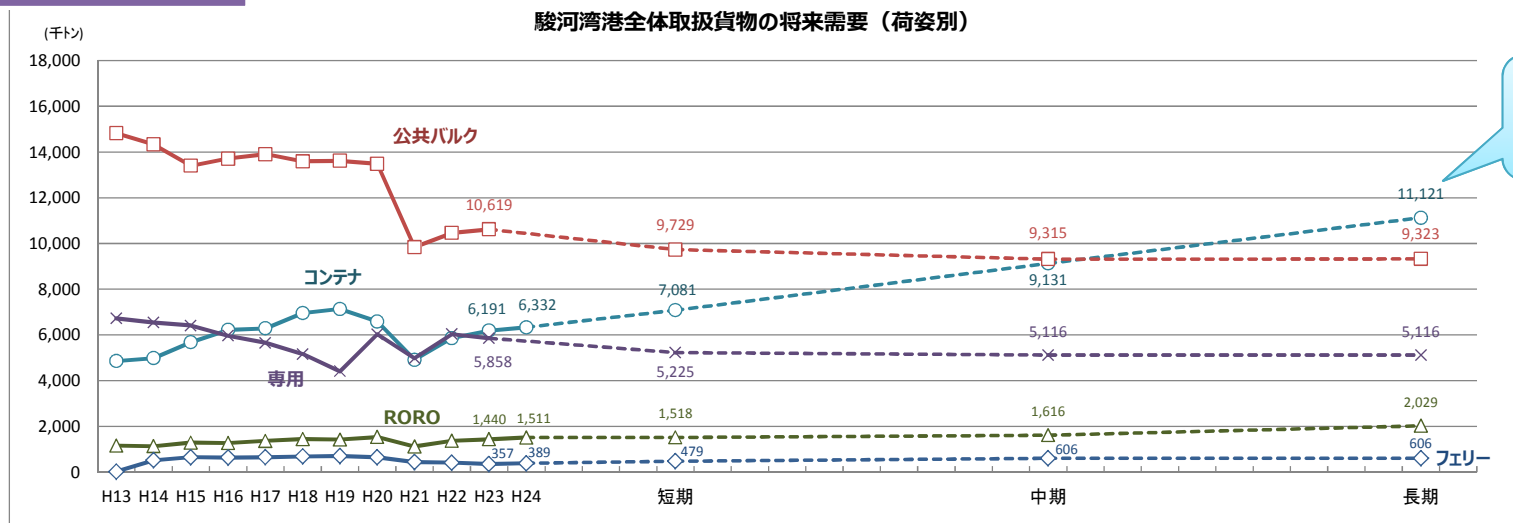
【短期】：概ね5年後 / 【中期】：概ね5～15年後 / 【長期】：概ね15～30年後

輸移出入別



【駿河湾港全体貨物】
H23年から年率0.6%
での増加見通し

荷姿別



【コンテナ貨物】
H23年から年率2.4%
での増加見通し

1. 駿河湾港の整備構想案

1. 1 整備構想の重点テーマ

(1) 物流・産業 Support《支援》 – トータル物流コスト低減と駿河湾港の役割の強化 –

① 国際海上コンテナ輸送機能の強化・高度化

【コンテナ貨物の将来取扱目標】

- ・駿河湾港のコンテナ取扱動向や国の見通し等から、マクロ予測を実施。
- ・H24年見込みの約55万TEUをベースに、既存利用貨物の純増のほか、戦略的誘致貨物（以下2ケース）の取り込みを想定。

- ① 背後圏誘致貨物：静岡県、山梨県、長野県貨物の誘致
- ② 首都圏誘致貨物：埼玉県、群馬県、栃木県貨物の誘致
(※将来的な高速道路開通後の輸送時間短縮圏域)

⇒ 将来コンテナ需要 短期[H28] : 64万TEU
 中期[H38] : 86万TEU (+22万TEU)
 長期[H48] : 106万TEU (+20万TEU)

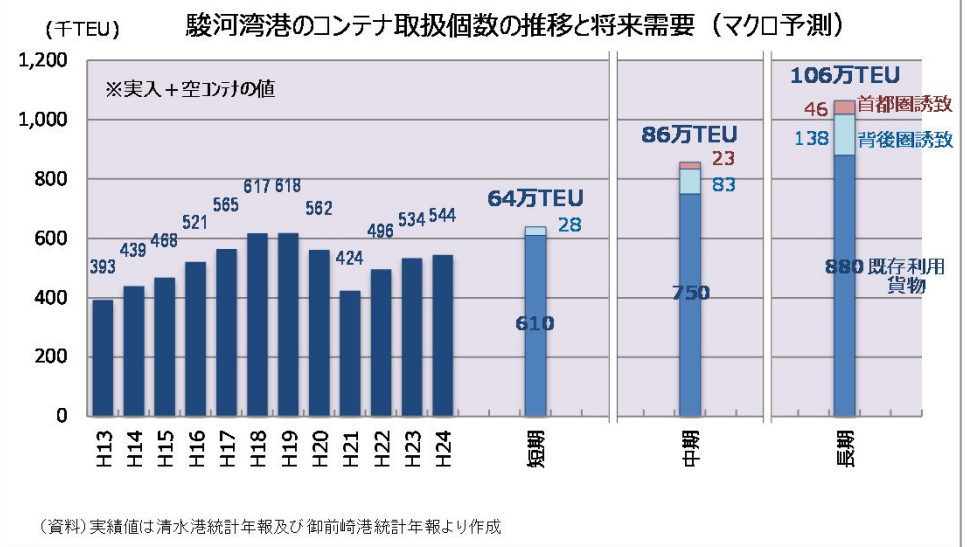
【取扱能力とのマクロ検証】

- 長期需要予測106万TEUに対する駿河湾港ターミナル必要数は6B (ターミナル取扱能力：約112万TEU > 長期需要106万TEU)
- 現行ターミナル計画の見直しにより長期需要へ対応。
 - ・水深12m岸壁1Bから水深15m1Bへ機能アップ [清水港]
 - ・水深14m岸壁1Bを新たに確保 [御前崎港]

駿河湾港コンテナターミナルのコンテナ取扱能力（試算値）

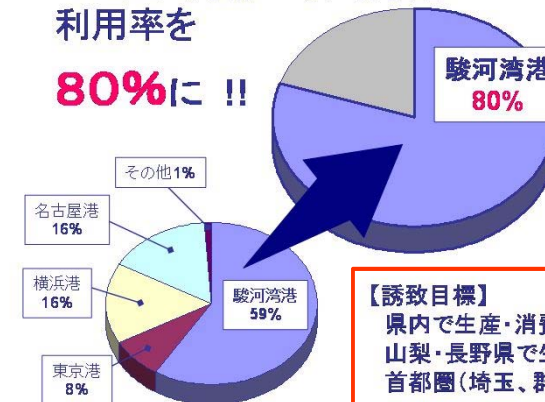
バース水深	水深15m	水深14m	水深12m	合計	備考
バース整備数	3B	2B	1B	6B	
バースあたり取扱個数 (万TEU/B・年)	23	15	13		直轄設定値を踏まえ設定
年間コンテナ取扱個数 (万TEU/年)	69	30	13	112	

- 清水港：(-15)×3B、(-12)×1B ※首都圏代替機能としての(-15)1B確保
- 御前崎港：(-14)×2B ※駿河湾港内バックアップ機能としての(-14)1B確保（連続2B化）



・ 県内で生産・消費するコンテナ貨物の駿河湾港利用率を

80%に !!



【誘致目標】

- 県内で生産・消費する貨物の20%
- 山梨・長野県で生産・消費する貨物の10%
- 首都圏(埼玉、群馬、栃木)で生産・消費する貨物の5%



2013.10.31清水港首都圏セミナー

【ハード施策】 コンテナターミナルの整備

- ◆ 施策目標 ⇒ 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を目指す
- ◆ 整備方針 ⇒ 使いやすくスマートなコンテナターミナルづくり
 - 「清水港」において、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
 - 「御前崎港」において、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、さらに第2バース整備によるターミナル拡張を展開

清水港新興津CTの整備イメージ

興津埠頭間埋立造成

蔵置ヤード・上屋機能の移転

新興津新規岸壁 (-12)250m 1B

新興津新規岸壁 (-15)350m 1B

新興津1号岸壁 (-15)350m [H15供用]

新興津2号岸壁 (-15)350m [H25供用]

※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

● 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、適切な岸壁規格への変更

御前崎港女岩CTの整備イメージ

【STEP1】
コンテナヤード6レーン
へ機能拡張

【STEP2】
第2バース整備
ターミナル拡張

興行き350m

拡張ヤード

(-14) 280m [耐震]

(-14) 330m [耐震]

(1) 物流・産業 Support 《支援》

【ソフト施策】 コンテナ物流促進戦略の実践

◎重点プロジェクト： 輸入コンテナ貨物の誘致【集荷】

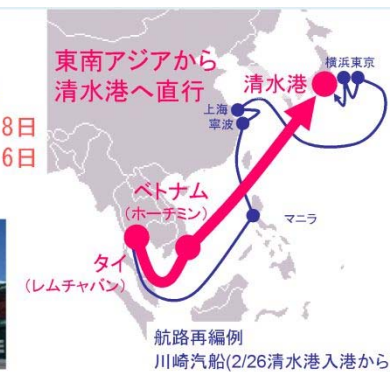
目標

- 経済発展を続けるアジア諸国をつなぐ高質な港湾サービスの提供
- 大消費地をターゲットとしたアジア発輸入消費財の取り込み
- 経済成長が著しいアジア諸国をつなぐ高質な物流サービスの構築

- ① 東アジア・東南アジア航路の航路網の拡充
- ② 広域物流機能（インランドデポ物流配送センター）の拡充・強化
- ③ 交通アクセス向上による内陸県や首都圏貨物の誘致

- ・ 輸入貨物の誘致
- ・ 航路再編によるリードタイムの短縮

■ タイ15日→8日
■ ベトナム10日→6日



対応方針	基本戦略	目標	
航路サービスの維持・向上	1. 欧米貨物を扱う荷主の物流ニーズにマッチした直行航路の継続	・北米2.5便/週、欧州1便/週の維持	
	2. 東アジア・東南アジア航路の航路網の拡充	・中国華中・華南航路、便数の増加（華南単独航路） ・県内企業の東南アジア戦略に適応した新規航路の開設	
	3. 印パ輸送サービスの維持・拡充	・印パ航路（直行便）の開設	
貨物集荷率の向上	4. 県内貨物の物流ニーズのミスマッチ解消	・駿河湾港利用率の向上（H20時点62%）	
	5. 県外他港を利用する県内貨物の利用転換の促進(ターゲット貨物の誘致)		
	6. インランドデポ機能の拡充・強化	・他部局との連携による企業誘致	
	7. 広域集配機能・サービスの強化		
	8. 交通アクセス向上による内陸県及び首都圏貨物の誘致		・山梨・長野県貨物の増加 ・埼玉・群馬・栃木貨物の誘致
	9. 空港との連携の推進		・緊急時切替輸送の可能性の是非の判断と連携体制の構築
港湾サービスの向上	10. 荷主・船社等への効果的なインセンティブの実施	・北米2.5便/週、欧州1便/週の維持 ・中国華中・華南航路、便数の増加（華南単独航路） ・県内企業の東南アジア戦略に適応した新規航路の開設 ・印パ航路（直行便）の開設 ・駿河湾港利用率の向上	
	11. 民の視点を取り入れた港湾経営の推進		
	12. 駿河湾港のポートセールス活動の実践・強化		
	13. IT活用による物流促進策の検討と港PRの強化		
新規の貨物需要創出	14. 輸出入貨物を創出する企業の立地促進	・他部局との連携による企業誘致	

② バルク輸送機能の強化

【バルク貨物の将来取扱い目標】

■ 駿河湾港の外内貿バルク貨物の将来見込み

- ・利用者へのアンケート・ヒアリング調査による将来見通しや、過去のトレンド等を踏まえ推計した駿河湾港の外内貿バルク貨物の将来需要は以下のとおり。（※推計基準年はH22年）
- ・主に背後製造業の生産に使用される原材料・燃料のバルク貨物については、世界同時不況による一時的な減少から回復傾向にあるものの、今後大きく増加することは想定できず、外内貿貨物ともに、概ね現状維持が見込まれる。

※背後企業の新たな事業展開に伴い、取扱量の増加が見込まれる**輸入石炭**については、事業計画を踏まえ、需要の見直しを実施。

ダイヤモンドパワー株式会社の株式取得と発電事業会社の設立について

2013年8月7日
中部電力株式会社

当社は本日、三菱商事株式会社（代表取締役社長：小林健、以下「三菱商事」）より、同社の100%子会社であるダイヤモンドパワー株式会社（以下「ダイヤモンドパワー」）株式の80%を取得することで合意し、株式譲渡契約を締結いたしました。

また、当社は本日、三菱商事および日本製紙株式会社（代表取締役社長：芳賀義雄、以下「日本製紙」）と、10万kW級の石炭火力発電設備を建設・運営する発電事業会社（以下「新会社」）の設立を定めた合弁契約書を締結いたしました。

当社は、将来の収益基盤を拡大するため、50Hz地域における電力販売事業の実施を検討しております。

50Hz地域における電力販売事業を実施するにあたり必要となるノウハウ、インフラ（電源、顧客基盤、電力供給管理手法）を効率的に確保するために、今回ダイヤモンドパワーの株式を取得し、同社の事業を継続するとともに、新会社の設立に参画することいたします。（以下略称して「本プロジェクト」）

ダイヤモンドパワーは今後、新会社から仕入れた電気をベースに、電力卸売・小売を実施いたします。

当社は、将来の収益基盤を拡大し、お客さまのメリットにつながるよう、引き続き、全力で取り組んでまいります。

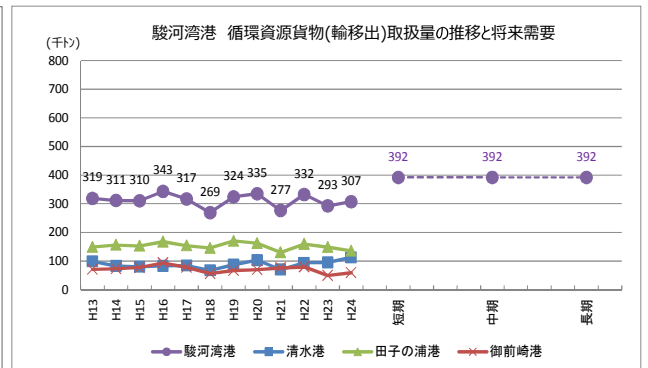
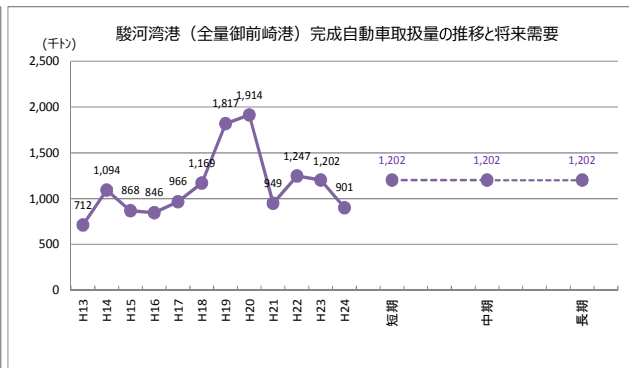
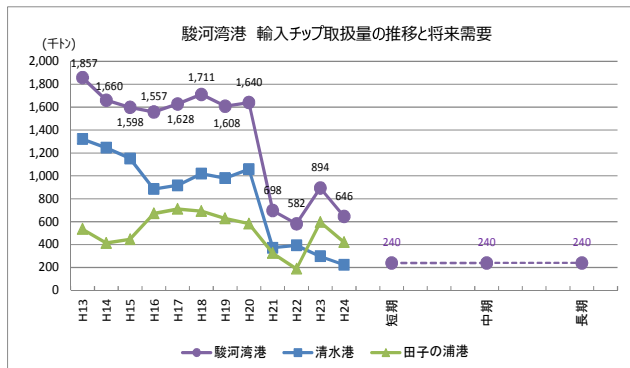
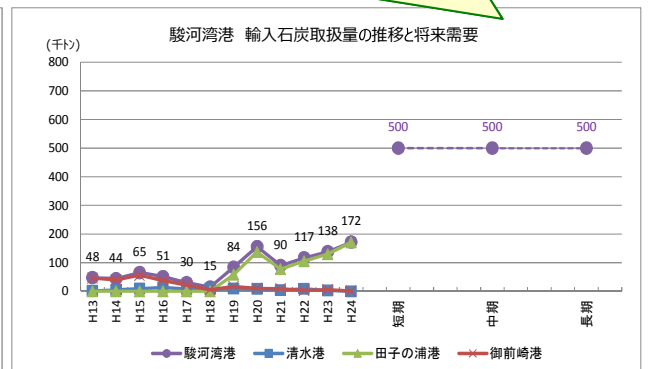
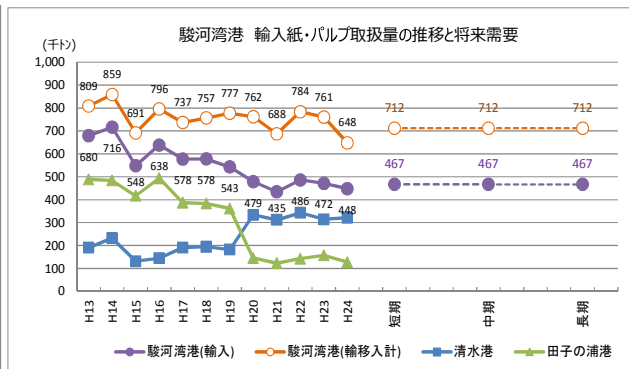
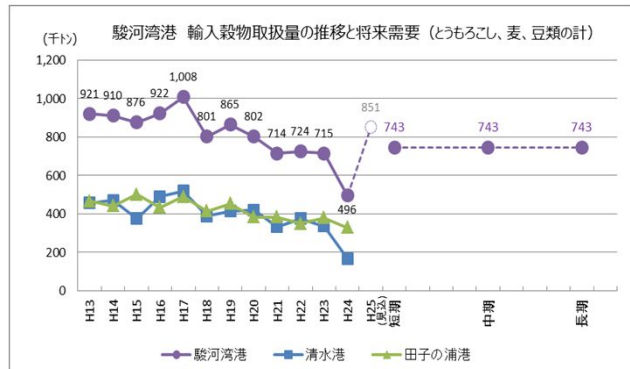
（出典）中部電力(株)Webサイト プレスリリース（2013年8月7日公表）

参考3 新会社の概要

所在地	静岡県富士市（静岡市）
設立	2013年9月中旬（予定）
事業内容	発電設備の運転・維持・管理および電力の供給施設
資本	約10億円（予定）
出資比率	三菱商事：73%、日本製紙：20%、中部電力：10%
発電設備の稼働	出力：約10万kW（送電機）
燃料	石炭
運転開始	2016年5月（予定）

【輸入石炭の将来需要】

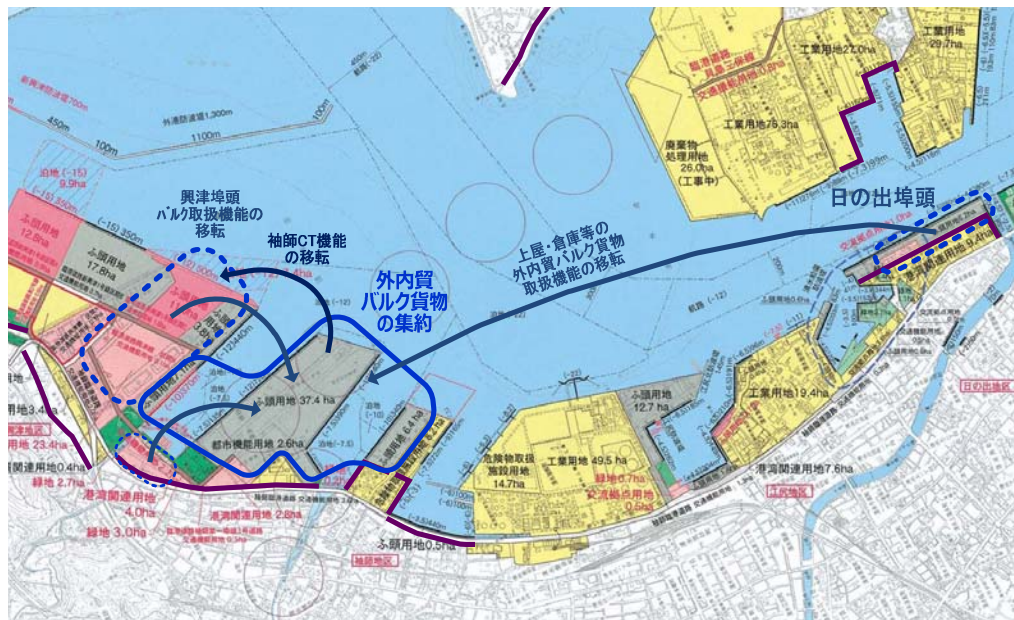
- 既存貨物
バイオマス発電の助燃材として需要増加
 - 新規貨物
石炭火力発電所建設に伴う燃料としての新たな需要
- ⇒合計で年間約50万トンの需要量が将来短期において見込まれる。
（事務局推定）



【ハード施策】 バルクターミナルの整備、再編・集約

■ 清水港袖師埠頭の外内貿バルク機能再編・集約計画

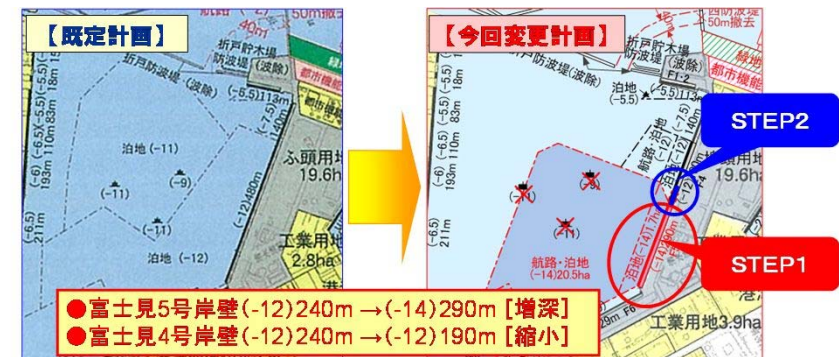
- ◆ 施策目標 ⇒ バルク貨物の荷役・荷捌きと保安体制の効率化を図り、既存施設の効率的な維持管理を目指す
- ◆ 整備方針 ⇒ 分散・混在した公共バルク埠頭の利用を再編し、取扱場所が限定されないバルク貨物を対象に取扱機能の集約を進める
- ◎ 清水港袖師埠頭において、袖師CT機能の移転後の袖師第一埠頭や低利用の袖師第二埠頭へ外内貿バルク貨物を集約
- ※ 循環資源貨物の集約にあたっては、今後の需要に応じた適切な土地利用へ見直すことも検討する（例：ふ頭用地から港湾関連用地へ等の用途転換）



■ 清水港富士見地区輸入穀物ターミナルの増深計画

- ◆ 整備目標 ⇒ 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を目指す
- ◆ 整備方針 ⇒ 現行ターミナルの機能拡充を図る（名古屋港との連携による効率輸送）

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



富士見5号岸壁 対象船舶	船種	船舶諸元			岸壁規模		
		船型	船長	船幅	満載喫水	水深	延長
既 設	貨物船	30,000DWT	185m	27.5m	11.0m	-12m	240m
今回計画 (STEP1)	穀物船	70,000DWT	225m	32.3m	12.0m	-14m	290m
構想(STEP2)	穀物船	100,000DWT級	250m	43m	15.2m	-14m	320m

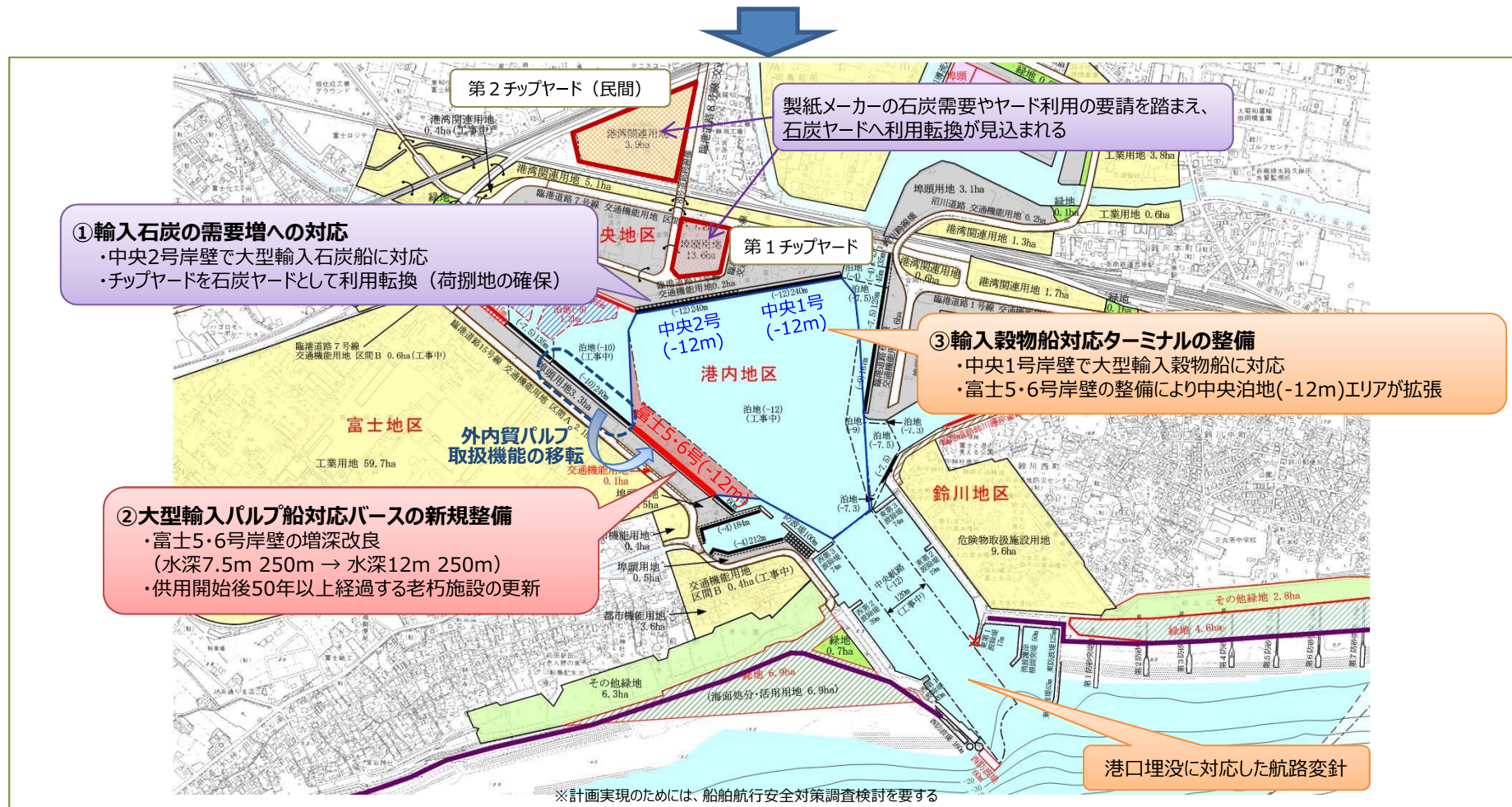
※ポストパナマックスセカンド入港

【ハード施策】 バルクターミナルの整備、再編・集約

■ 田子の浦港富士地区輸入パルプ船対応ターミナル整備計画

- ◆整備目標 ⇒ 輸入パルプ取扱の拠点化を目指す（非効率輸送の解消に伴うコスト低減）
- ◆整備方針 ⇒ 消費地に近い港湾において、輸送船型に応じた適切な規格でのターミナル整備を図る

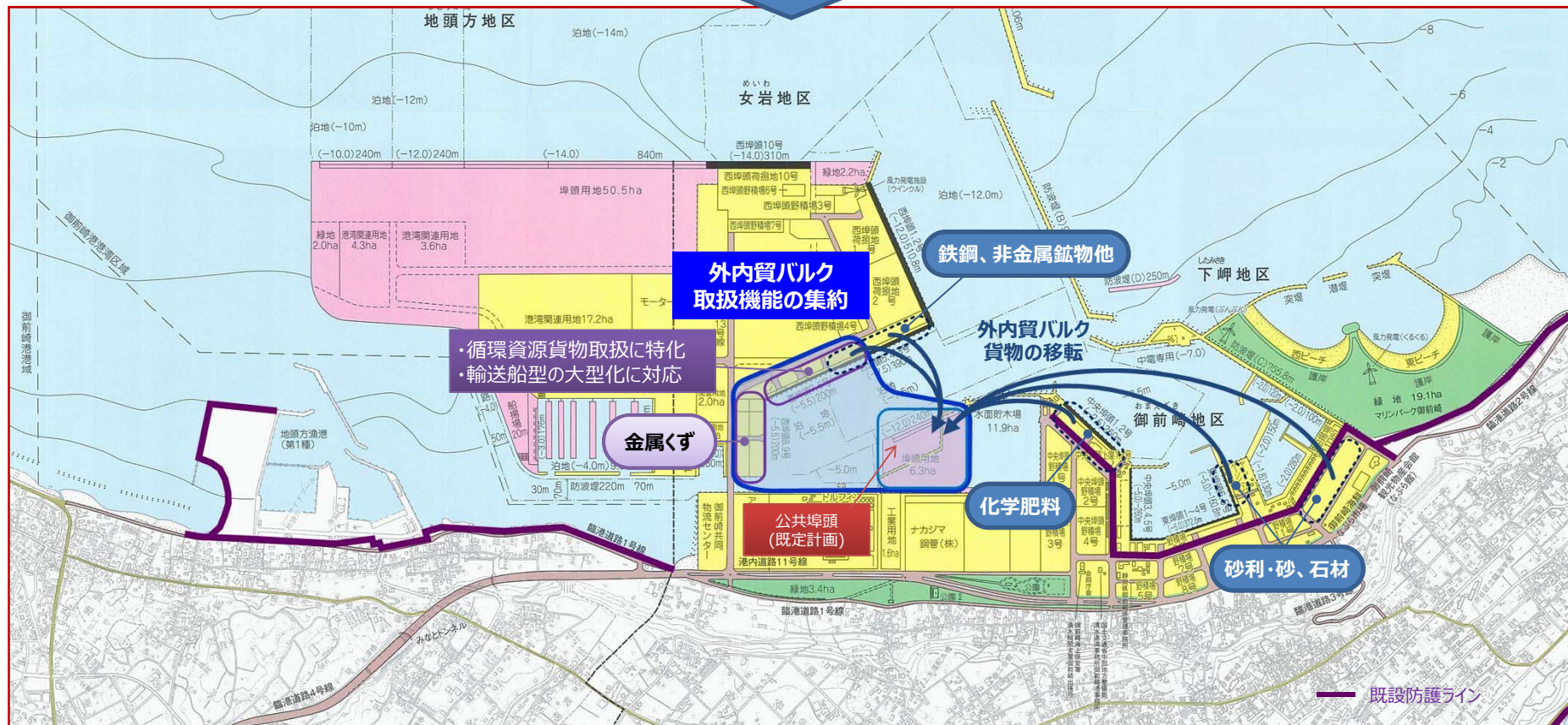
田子の浦港富士地区において、大型の輸入パルプ船に対応した新規バースの整備を展開



【ハード施策】 バルクターミナルの整備、再編・集約

■ 御前崎港女岩・御前崎地区外内貿バルク取扱機能の再編・集約計画

- ◆ 施策目標 ⇒ バルク貨物の荷役・荷捌きと保安体制の効率化を図り、既存施設の効率的な維持管理を目指す
- ◆ 整備方針 ⇒ 分散・混在した公共バルク埠頭の利用を再編し、取扱場所が限定されないバルク貨物を対象に取扱機能の集約を進める
 - ・御前崎港女岩及び御前崎地区において、西埠頭5～9号岸壁や御前崎地区中央公共埠頭（既定計画）へ外内貿バルク貨物を集約
 - ・既定計画の中央公共埠頭では、西ふ頭での輸入鋼材や非金属鉱物、東ふ頭の砂利・砂等の外内貿バルク貨物を扱う
 - ・利用が低下する西埠頭6・7号岸壁（-5.5m）では、新たな循環資源貨物の需要に対応
 - ・西埠頭5号岸壁（-7.5m）では、金属くずの輸送船型の大型化要請に対応



【ソフト施策】 バルク物流促進戦略の実践

◎重点プロジェクト： 新規バルク貨物の誘致【集荷】

目標 ■ 大型輸送船への対応による輸送コスト削減効果を広域へ発揮

①取扱機能の向上や港間連携を通じた輸入穀物の輸送コスト削減

- ・誘致圏域内の需要調査
- ・ターゲット企業(貨物) 選定
- ・誘致計画の策定と誘致活動の実施

②遊休ヤードを活用した新規貨物の誘致

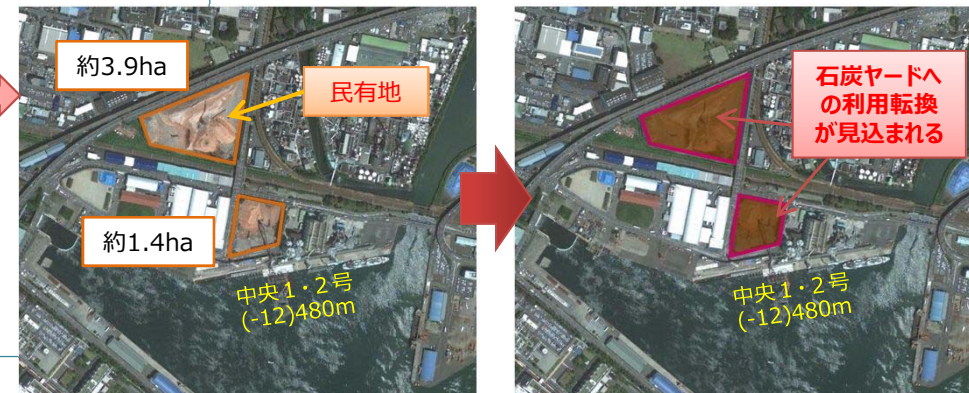
- ・ヤード活用案の検討
- ・ターゲット企業(貨物) 選定
- ・誘致計画の策定と誘致活動の実施

③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

- ・循環資源・廃棄物貨物の広域流動実態の把握
- ・海運転換ニーズと条件の把握
- ・誘致計画の策定と誘致活動の実施



清水港袖師第二埠頭 遊休ヤード位置



田子の浦港中央埠頭背後の遊休ヤード利用転換

バルク貨物の利用促進基本戦略 一覧

対応方針	基本戦略	目標
港湾物流コスト削減につながる機能向上	1. 取扱機能の向上や港間連携を通じた輸入穀物の輸送コスト削減の実現	・新規輸入穀物の誘致
	2. 遊休ヤードを活用した新規貨物の誘致	・新規貨物の誘致
	3. エネルギー需要に対応した安定供給輸送ネットワークの構築	・エネルギー源貨物の誘致
	4. 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	・広域循環資源貨物の誘致

※「駿河湾港 物流促進戦略（平成25年3月）静岡県交通基盤部」による

③内貿RORO輸送機能の維持・拡充

【内貿RORO貨物の将来取扱目標】

■ 駿河湾港の内貿RORO貨物の将来見込み

【短・中期需要】 <既存航路利用>

- ・九州向けの自動車関連貨物が好調であり、既存貨物は今後とも安定した需要が見込める。(船社ヒアリングによる)
- ・低炭素社会構築に向けた環境に配慮した国内物流体系への転換の動きを背景に、長距離陸上輸送からの利用転換貨物を戦略的に取り込む。

【中・長期需要】

- ・北部九州港湾の国際RORO航路を活用した中国・韓国向けアジア貨物の取り込み <既存航路利用>
- ・北海道発→駿河湾港背後エリア（静岡、山梨、長野）消費貨物の誘致 <新規航路利用（週1便成立需要）>

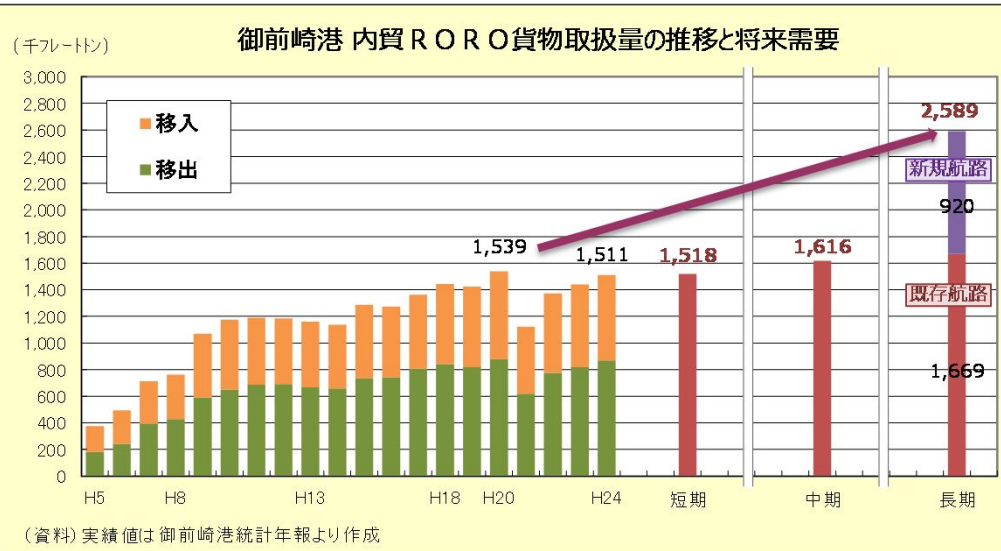


北部九州港湾の国際RORO航路とのネットワーク

北海道発着の内貿ユニットロード貨物の利用潜在需要（年間試算値）

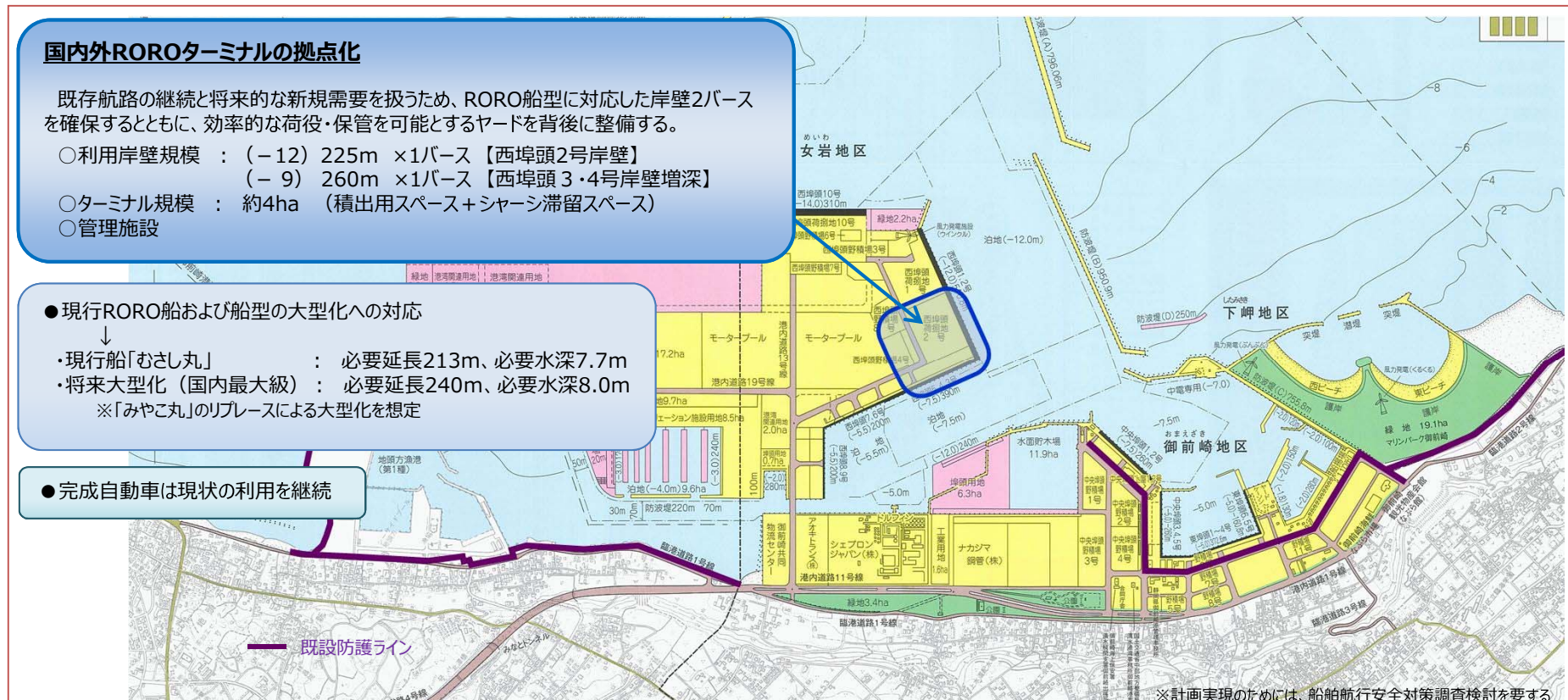
区分	誘致圏	内貿UL貨物輸送車両の潜在需要台数 (単位：台/年間)		
		北海道発貨物	北海道着貨物	発着計
RORO船	静岡県	2,380	2,748	5,128
	山梨県	117	627	744
	長野県	44	28	71
	3県計	2,541	3,402	5,943
フェリー	静岡県	5,936	6,510	12,447
	山梨県	266	1,480	1,746
	長野県	2,743	1,992	4,735
	3県計	8,946	9,983	18,928
合計	静岡県	8,317	9,258	17,575
	山梨県	383	2,107	2,490
	長野県	2,787	2,020	4,807
	3県計	11,487	13,385	24,871

※平成24年度 内外貿ユニットロード*貨物流動調査（国交省港湾局）による月間輸送トン数に基づき推定



【ハード施策】 内貿ROROターミナルの整備、再編・集約

- ◆ 施策目標 ⇒ 内貿ROROターミナルの拠点化を目指す（国内物流の円滑化・効率化の促進／多頻度定時輸送需要サービスの提供）
- ◆ 整備方針 ⇒ 現行機能の維持・拡充を図る
 - ◎ 「御前崎港」において、ROROターミナル拠点化に向けた整備を展開
 - ・御前崎港の既存航路は、東京～苅田間の定時スケジュールの中で途中寄港している状況。
 - ・駿河湾内の清水港や田子の浦港では、片道3時間程度のロスが発生し、寄港スケジュールの面で成立不可。（田子の浦港は用地面に対応不可）



【ソフト施策】 RORO物流促進戦略の実践

◎重点プロジェクト： ROROサービスの利用促進

目標

- 環境負荷の低減による低炭素社会の構築
- 貨物輸送の効率化と輸送コスト削減による産業活性化への貢献
- 国際複合一貫輸送サービスとしての新たなニーズの発掘

①長距離陸上輸送から海運への利用転換ニーズの発掘

- ・RORO輸送の陸送に対する競争力の検証
- ・背後潜在需要の把握
- ・誘致計画の策定
- ・誘致活動の実施

②北部九州港湾の国際ROROとの連結による新たなニーズの発掘

- ・想定輸送ルート競争力の検証
- ・背後潜在需要の把握
- ・複合一貫輸送サービスの可能性の検討

九州（苅田）内貿RORO航路を活用したモーダルシフト事例



(資料) 商船三井フェリー(株)Webサイトより抜粋

御前崎港への利用転換を実現



御前崎港を利用すれば、追浜港利用に比べて
リードタイムが約8時間短縮可能！！

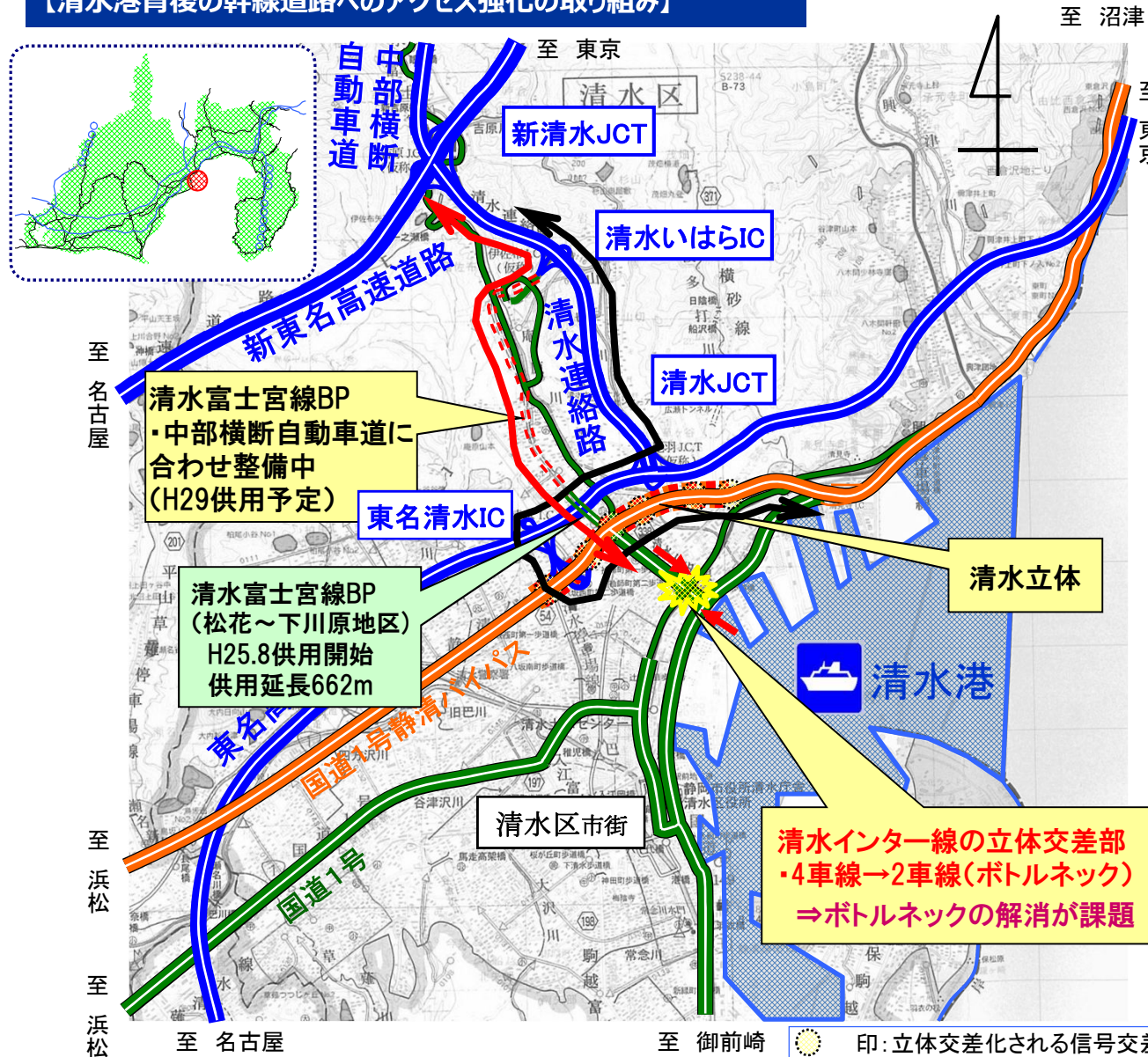
RORO貨物の利用促進基本戦略 一覧

対応方針	基本戦略	目標
低炭素社会構築への貢献	1. 長距離陸上輸送から海運への利用転換ニーズの発掘	・長距離陸上輸送からの転換
	2. 北部九州港湾の国際ROROとの連結による新たなニーズの発掘	・輸送サービスの実現可能性の是非の判断

※「駿河湾港 物流促進戦略（平成25年3月）静岡県交通基盤部」による

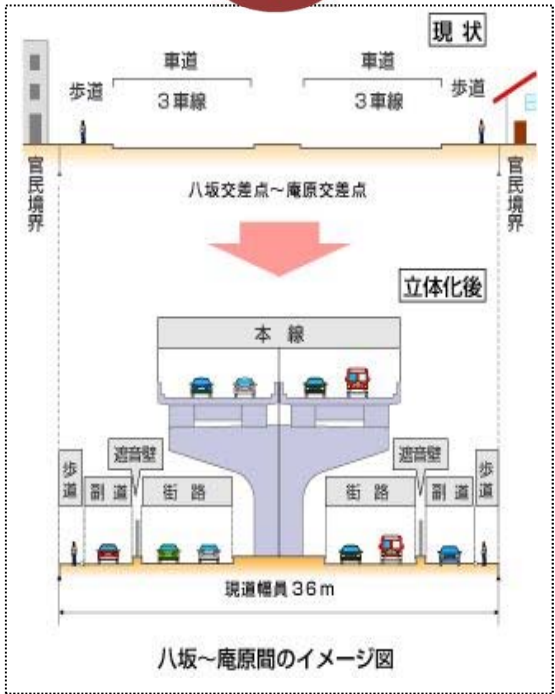
④ 背後幹線道路へのアクセス強化

【清水港背後の幹線道路へのアクセス強化の取り組み】



清水立体

■ 6箇所の平面交差を立体交差化



出典：静岡国道事務所HP

清水インター線の立体交差点
・4車線→2車線(ボトルネック)
⇒ボトルネックの解消が課題

印: 立体交差化される信号交差点