

# 「駿河湾港アクションプラン」推進計画

## 検討委員会（第2回委員会）説明資料



平成24年12月20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。

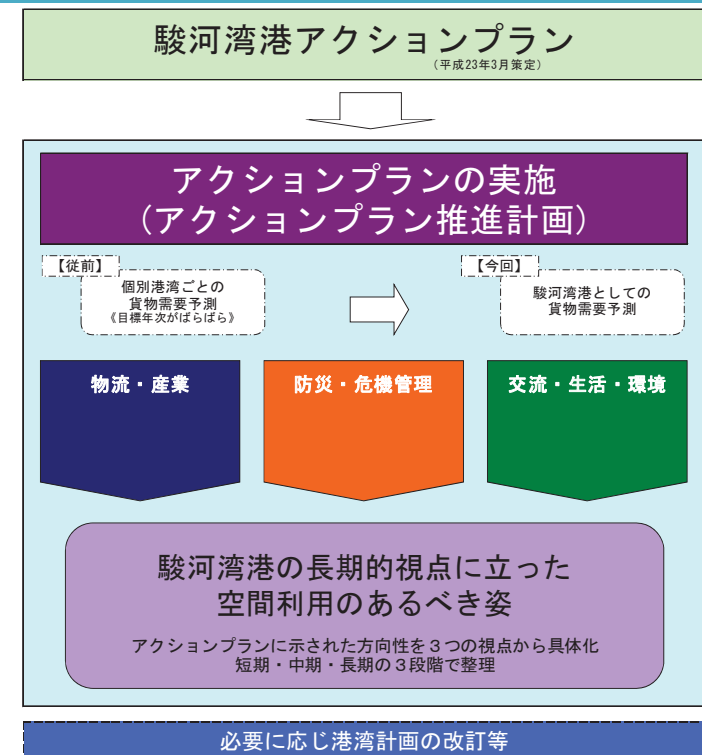
### 【策定の内容】

- 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

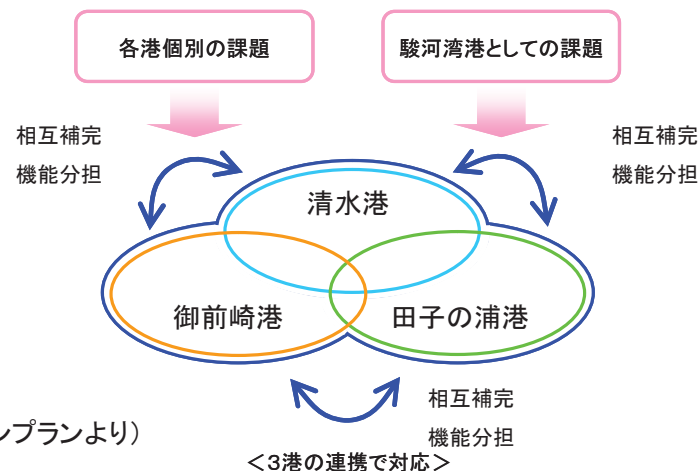
### 【策定の視点】

- 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



- 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



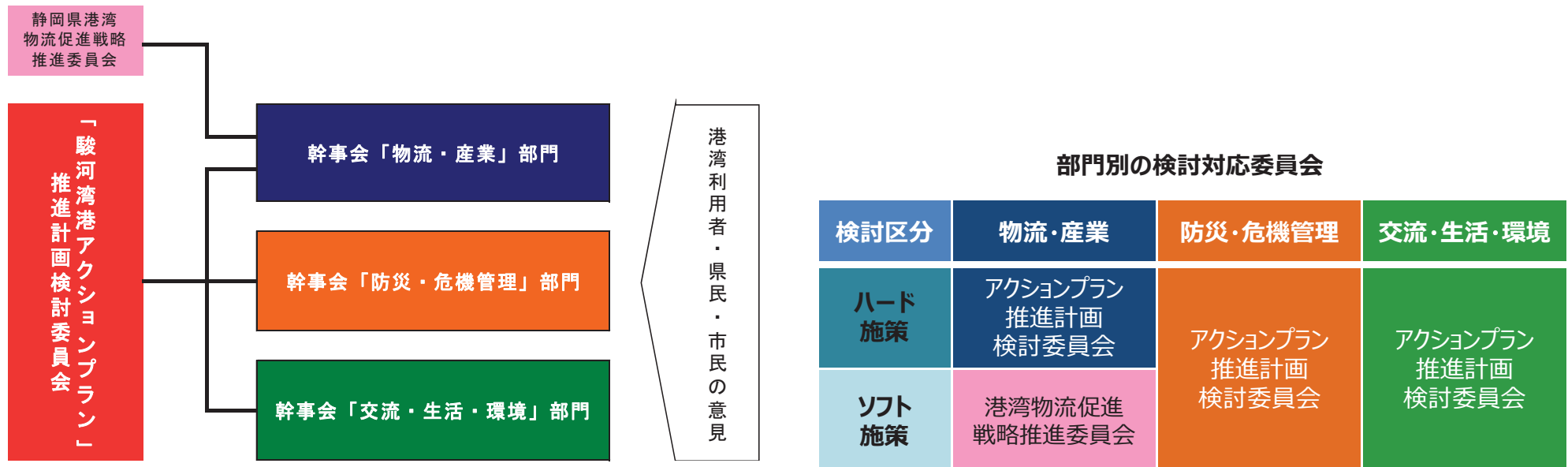
## 序. 2 推進計画策定の進め方

### 【策定の進め方】

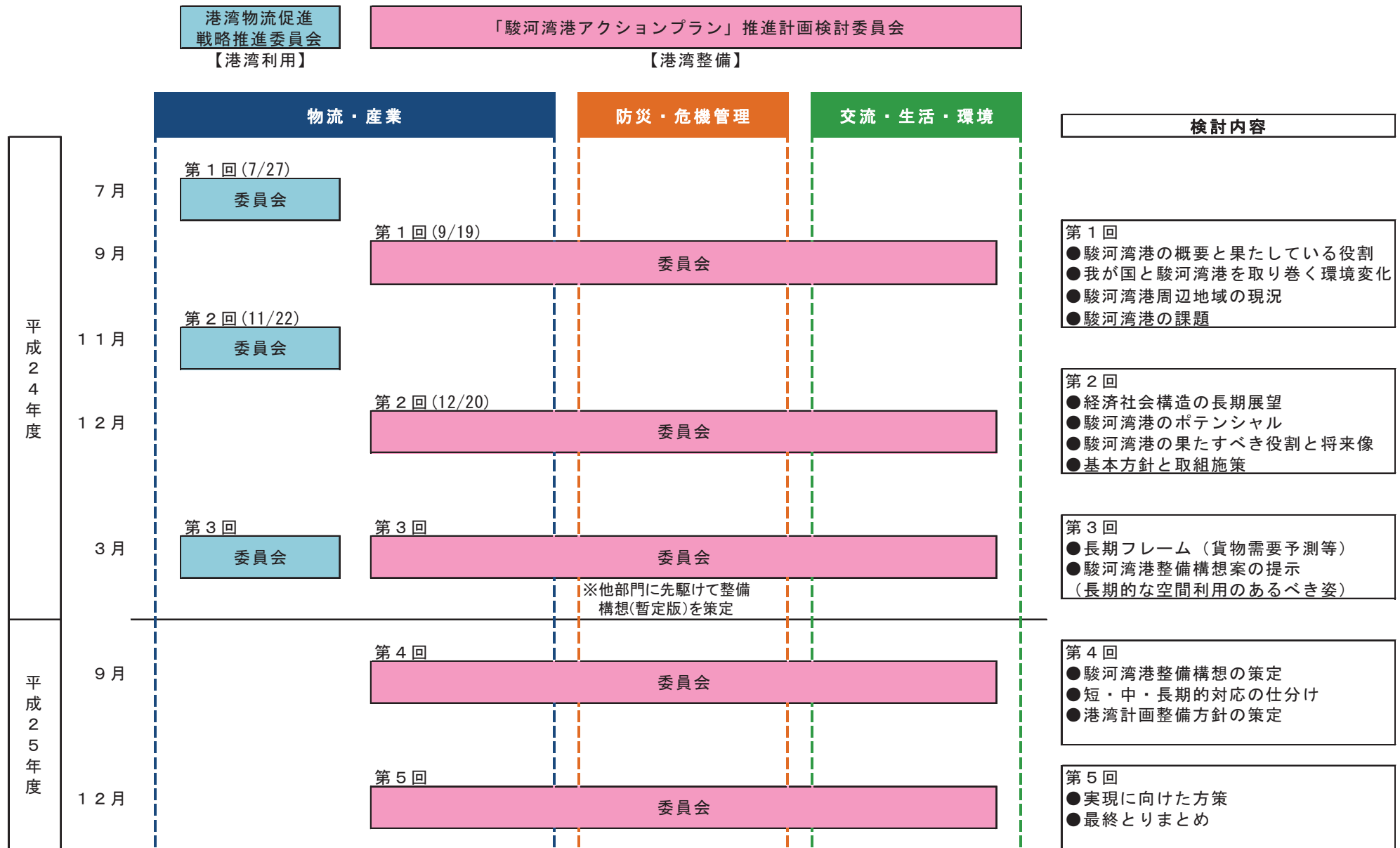
- 学識経験者や関係業界団体、行政機関からなる『「駿河湾港アクションプラン」推進計画検討委員会』において検討する。
- 港湾ニーズを的確に捉え、3港の分担・連携を明確にするため、「物流・産業」、「防災・危機管理」、「交流・生活・環境」の機能ごとに3部門に分けて検討を進める。
- なお、「物流・産業」部門のソフト施策(港湾利用)については、別途『静岡県港湾物流促進戦略推進委員会』において検討を進めており、本推進計画策定にあたっては、その検討結果を適宜反映させるものである。
- 委員会の下部組織として、部門ごとに「幹事会」を設置する。
- PC(パブリックコメント: Public Commnetの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

駿河湾港の課題（現状の課題）



1

経済社会構造の長期展望



2

駿河湾港のポテンシャル



3

駿河湾港の果たすべき役割と将来像



4

基本方針と取り組み施策



物流・産業 防災・危機管理 交流・生活・環境 の機能別

### （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港湾の運営における自然エネルギー導入の推進
- ⑦浚渫土砂処分への対応拡充



# 1. 経済社会構造の長期展望

## 1. 1 21世紀半ばの予想される我が国の姿

### (1) 世界の勢力地図と我が国の地位

#### ① 総人口の予測

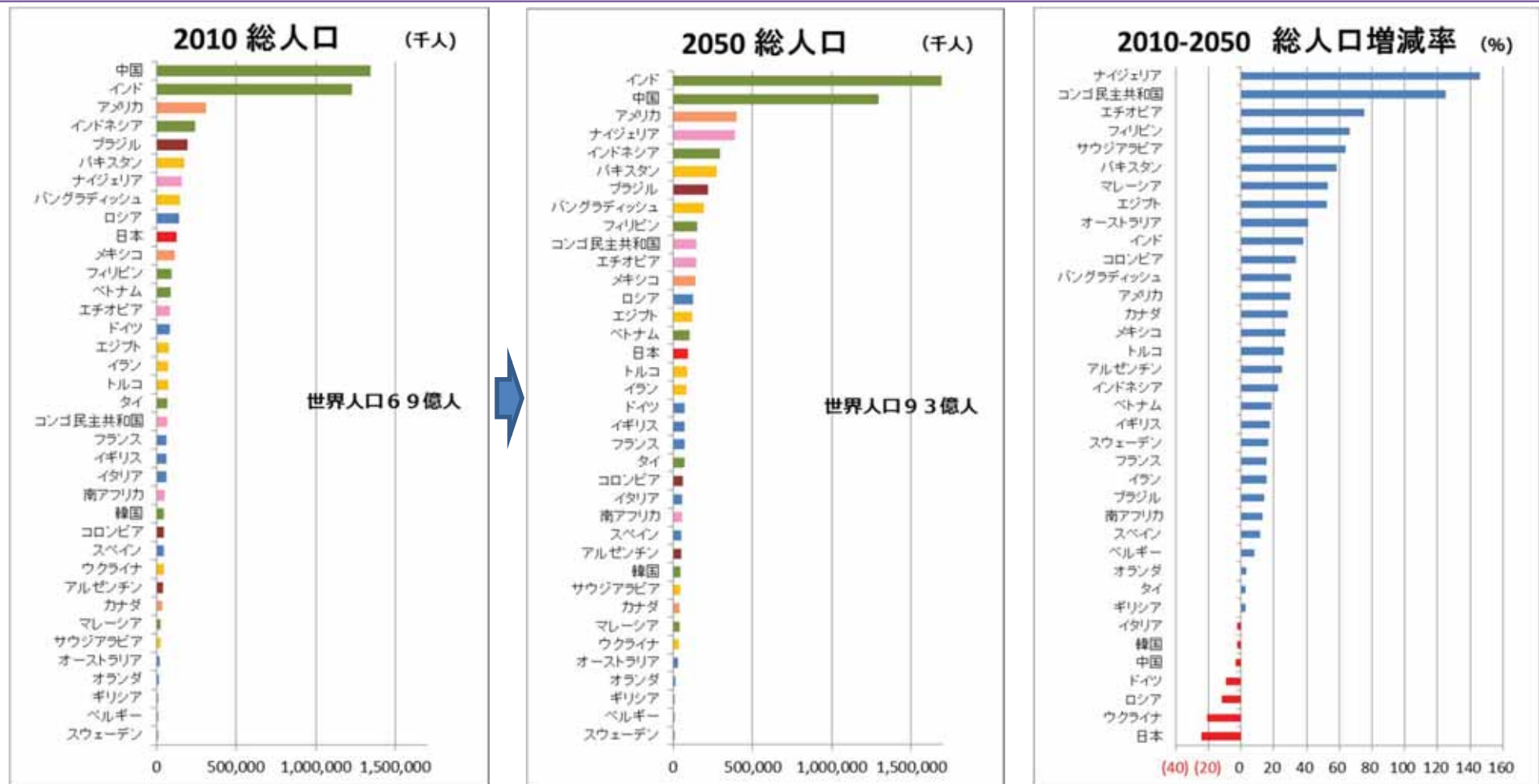
##### ■ 21世紀半ばの世界人口93億人、日本の人口97百万人

・世界人口が2010年～2050年で24億人増加(35%増)、日本は31百万人減少(24%減)、人口順位は10位から16位へ。

##### ■ インドが中国を抜いて第1位に

・インドの人口は17億人(38%増)、中国は13億人(3.4%減)。

・アフリカ、中近東、東南アジア諸国が大きく人口増。



資料: 総務省「世界の統計」より作成 原資料: World Population Prospects: The 2010 Revision

## ②生産人口・従属人口の予測

### ■人口増加国の生産人口が増加、日本は大幅減少

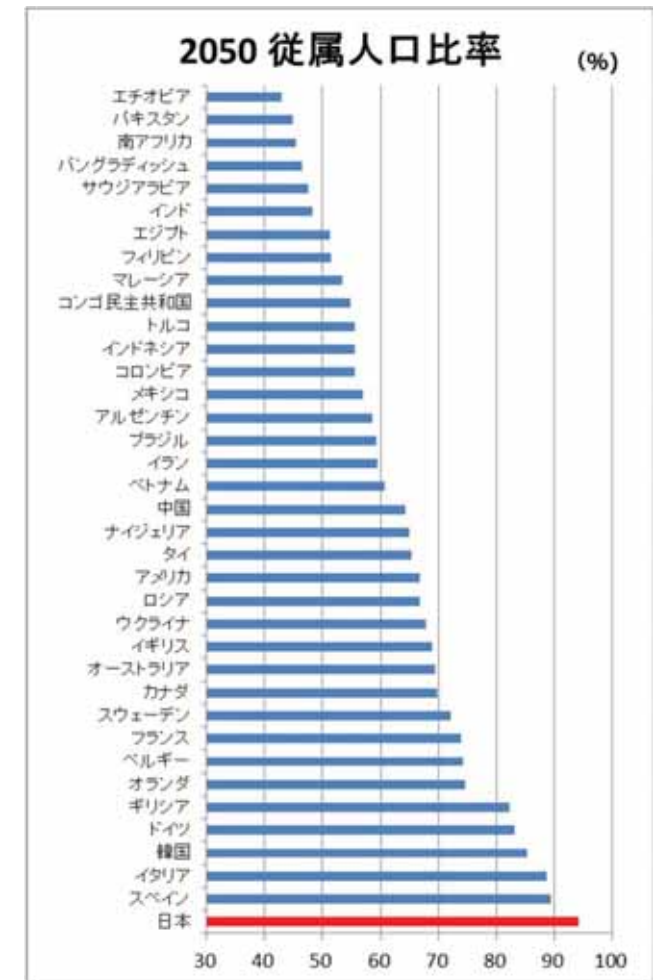
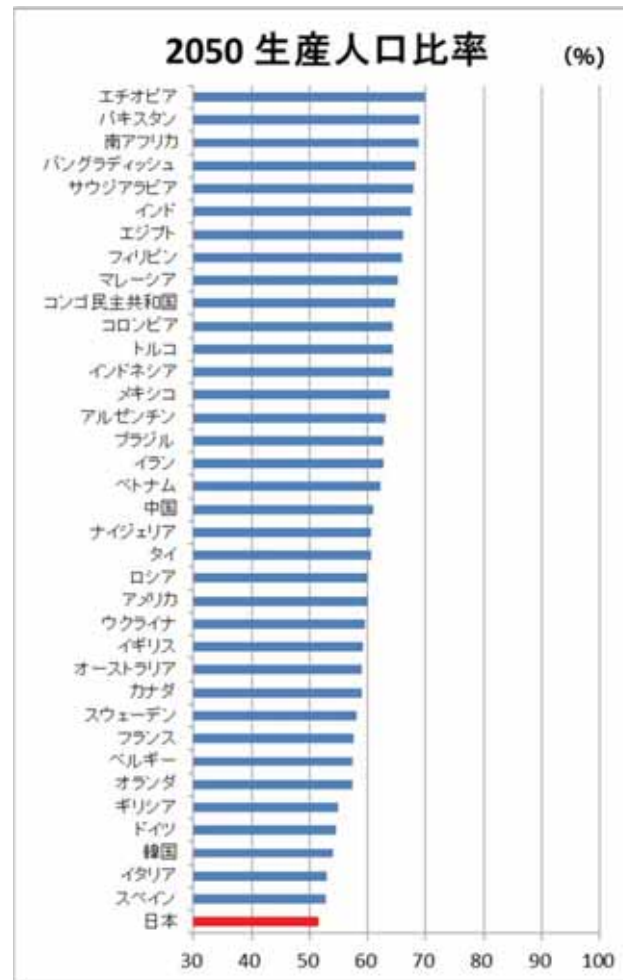
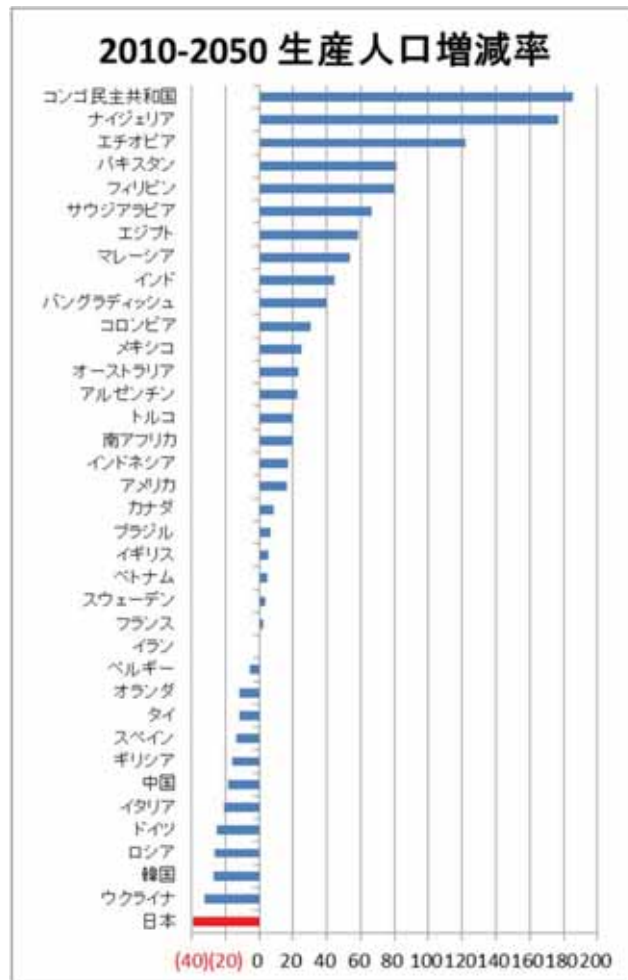
- ・生産人口が増加する地域は、アフリカ、中近東、東南アジアでコンゴ、ナイジェリア、エチオピアは2倍以上に。
- ・日本は39%減と世界最大の減少。中国も19%減と大きく減少。

### ■日本の生産人口比率は大幅減少

- ・生産人口比率は、2010年の64%から52%まで12ポイントも減少(減少率世界最大)。

### ■日本の従属人口比率も大きく増大

- ・従属人口比率は、2010の56%から94%に増大、生産人口に対する扶養人口比率が1:1に。



資料:総務省「世界の統計」より作成 原資料:World Population Prospects:The 2010 Revision



### ③経済成長率・GDPの予測

#### ■インド、アジア諸国の台頭

- ・生産人口の増加、先進国からの直接投資の増加等を背景に、インド、アジア諸国（インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、シンガポール、韓国）は飛躍的に経済成長。
- ・そのGDPは2030代に日本を超える。

#### ■中国の高度成長は続くが、懸念材料も多い

- ・現在、世界経済を牽引する中国は、現在の成長構造を維持できれば、成長率は鈍化するものの2030年に世界第1位の経済大国となる。
- ・最大の輸出先である欧州経済の低迷、生産人口の減少、カントリーリスクによる国外からの直接投資の減少など懸念材料が顕在化。

#### ■日本は低成長が続く、経済的な地位が相対的に低下

- ・人口、生産人口の減少、人類史上例のない超高齢化社会の中で、低成長の維持さえ懸念。

主要国の経済成長率及びGDPの長期展望

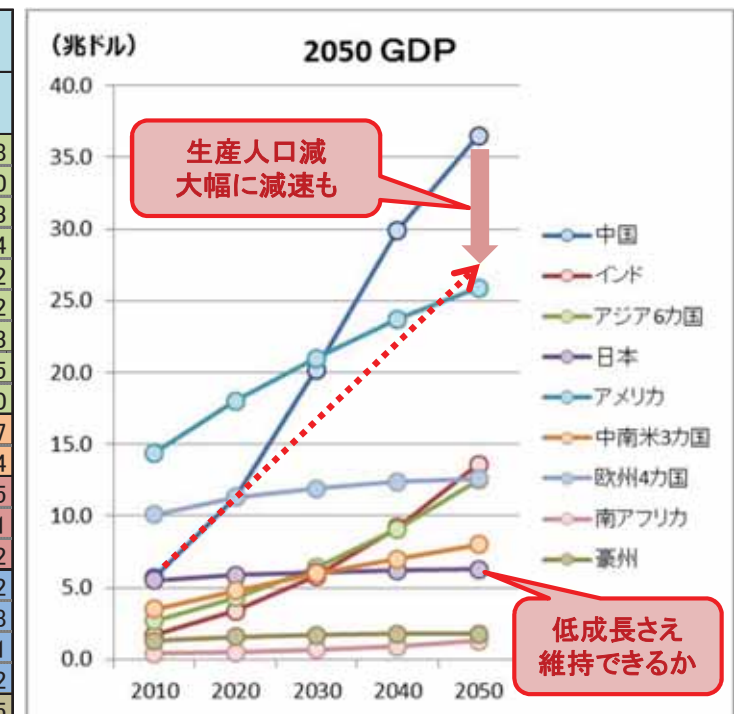
地域	主要国	実質 成長率	潜在成長率 [%]					GDP(名目)[億ドル]				
		2000 年代	2010 年代	2020 年代	2030 年代	2040 年代	2010年	2020年	2030年	2040年	2050年	
アジア	中国	10.0	7.0	6.0	4.0	2.0	57,394	112,903	202,192	299,294	364,838	
	インド	7.2	6.9	5.7	4.7	3.9	17,223	33,565	58,430	92,492	135,600	
	インドネシア	5.2	5.7	5.0	4.4	3.9	7,074	12,314	20,058	30,853	45,233	
	マレーシア	5.5	5.2	4.8	4.4	4.0	2,378	3,948	6,309	9,704	14,364	
	フィリピン	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	1,996	3,251	5,296	8,627	14,052	
	タイ	4.8	4.9	4.6	4.3	4.0	3,189	5,145	8,067	12,290	18,192	
	シンガポール	5.5	4.6	2.7	1.6	0.9	2,227	3,492	4,558	5,342	5,843	
	韓国	4.4	3.9	2.8	2.0	1.4	10,143	14,870	19,599	23,891	27,455	
	日本	1.4	0.7	0.4	0.2	0.1	54,589	58,533	60,917	62,146	62,777	
北米	カナダ	2.7	2.1	1.2	0.7	0.4	15,770	19,413	21,872	23,452	24,407	
	アメリカ	2.4	2.2	1.6	1.2	0.9	144,471	179,593	210,488	237,155	259,384	
中南米	アルゼンチン	3.9	4.3	3.4	2.7	2.1	3,703	5,642	7,882	10,288	12,665	
	ブラジル	3.7	3.4	2.5	1.8	1.3	20,890	29,184	37,358	44,654	50,811	
	メキシコ	2.8	2.2	1.2	0.7	0.4	10,322	12,831	14,457	15,501	16,132	
ヨーロッパ	イギリス	2.5	1.9	1.3	0.9	0.6	22,536	27,203	30,954	33,855	35,942	
	ドイツ	1.4	0.9	0.1	0.0	0.0	32,803	35,878	36,238	36,238	36,238	
	フランス	1.9	1.1	0.7	0.4	0.2	25,599	28,558	30,621	31,868	32,511	
	イタリア	1.2	0.5	0.0	0.0	0.0	20,513	21,562	21,562	21,562	21,562	
その他	南アフリカ	4.1	3.0	3.1	3.2	3.3	3,637	4,888	6,633	9,089	12,575	
	オーストラリア	3.3	2.0	0.9	0.4	0.2	12,719	15,504	16,957	17,648	18,004	

出典：実質成長率及び潜在成長率は「世界経済の潮流2010年 I」（H22.5 内閣府）。2010年GDPは「世界国勢図絵2012/13」

注1：2000年代は00～08年における実質GDP成長率の平均

注2：2030年代、2040年代の成長率は、2010～2020年代の減少率より事務局設定。

注3：中国はH24見通し7.5%から減速が早まるものと予想し、10年代7%、20年代6%、30年代4%、40年代2%と設定



## (2) 世界の資源・エネルギー、食料問題の展望

### ①資源・エネルギー需要の予測

#### ■2035年に世界のエネルギー需要は2.6倍に

- ・人口の増加、新興国、後進国の経済成長により、世界のエネルギー需要量は石油換算で対1980年比2.6倍に増大。
- ・中国、インドの人口大国を抱えるアジア地域のシェアは、2008年の33%から43%に増加。
- ・原油、LNG、石炭の主力エネルギー価格は大きく上昇していくものと予想。

エネルギー需要の国・地域別シェア

順位	2008年		2035年	
	国・地域	シェア (%)	国・地域	シェア (%)
1	米国	19	中国	22
2	中国	17	米国	14
3	EU	14	EU	11
4	ロシア	6	インド	8
5	アフリカ	5	中東	6
6	インド	5	ロシア	5
7	中東	5	アフリカ	5
8	日本	4	日本	3
9	ブラジル	2	ブラジル	2
10	その他	23	その他	24

出典:「エネルギー白書2011」(資源エネルギー庁)

原資料: IEA, World Energy Outlook2010

世界のエネルギー需要予測

(石油換算百万トン)

	実績		予測			構成比 (%)				
	1980	2008	2020	2030	2035	1980	2008	2020	2030	2035
アジア 計	1,051	3,740	5,242	6,638	7,375	15.9	33.0	38.0	41.3	42.7
中国	419	1,931	2,764	3,476	3,793	6.4	17.0	20.0	21.6	22.0
インド	91	459	755	1,102	1,328	1.4	4.1	5.5	6.9	7.7
日本	345	496	517	500	484	5.2	4.4	3.7	3.1	2.8
韓国	41	227	272	294	301	0.6	2.0	2.0	1.8	1.7
台湾	28	105	127	131	131	0.4	0.9	0.9	0.8	0.8
インドネシア	26	146	228	334	400	0.4	1.3	1.7	2.1	2.3
マレーシア	10	70	99	130	148	0.2	0.6	0.7	0.8	0.9
フィリピン	13	34	56	86	103	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6
タイ	11	89	129	173	197	0.2	0.8	0.9	1.1	1.1
ベトナム	4	35	59	87	105	0.1	0.3	0.4	0.5	0.6
シンガポール	5	19	23	28	31	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2
アジア(日本除く)	707	3,244	4,725	6,138	6,890	10.7	28.6	34.2	38.2	39.9
北米	1,997	2,550	2,627	2,672	2,696	30.3	22.5	19.0	16.6	15.6
中南米	318	660	945	1,226	1,375	4.8	5.8	6.8	7.6	8.0
欧州OECD	1,494	1,822	1,872	1,909	1,925	22.7	16.1	13.6	11.9	11.1
欧州非OECD	1,221	1,128	1,303	1,424	1,473	18.5	10.0	9.4	8.9	8.5
アフリカ	129	342	499	689	814	2.0	3.0	3.6	4.3	4.7
中東	127	592	803	985	1,075	1.9	5.2	5.8	6.1	6.2
オセアニア	79	147	175	192	200	1.2	1.3	1.3	1.2	1.2
OECD 計	4,051	5,422	5,694	5,850	5,907	61.5	47.9	41.2	36.4	34.2
非OECD 計	2,366	5,559	7,771	9,886	11,025	35.9	49.1	56.3	61.5	63.8
世界 計	6,592	11,329	13,812	16,084	17,280	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

資料: エネルギー・経済統計要覧2011(日本エネルギー経済研究所)

原資料: IEA資料。予測は(財)日本エネルギー経済研究所

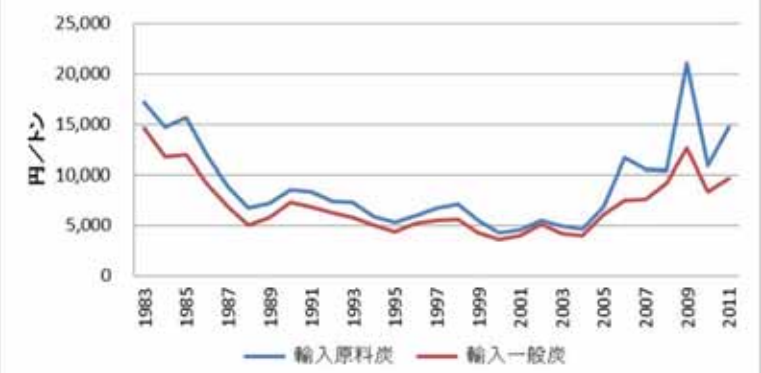
原油輸入価格



LNG輸入価格



石炭輸入価格



## ②世界の食料需要の予測

### ■世界の食料需要量は1.6倍に増大

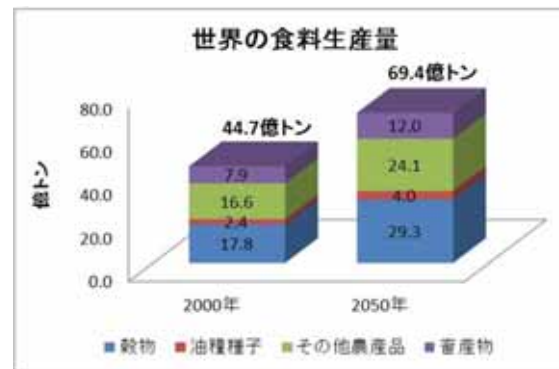
- ・世界人口の増大に伴い、食料需要量も1.6倍に増加。
- ・人口増が大きい中・後進国の需要が大きく増加。
- ・中国、インドの二大人口大国を抱えるアジアの需給ギャップが大きい。

### ■食料価格の高騰

- ・中国の食料輸入国化、バイオエネルギー原料の需要増、異常気象による生産主要国の不作等の影響により食料価格は高騰。
- ・需要量の増大に伴い、今後も長期的スパンでの価格上昇は続く。

### ■食料争奪の激化は必至

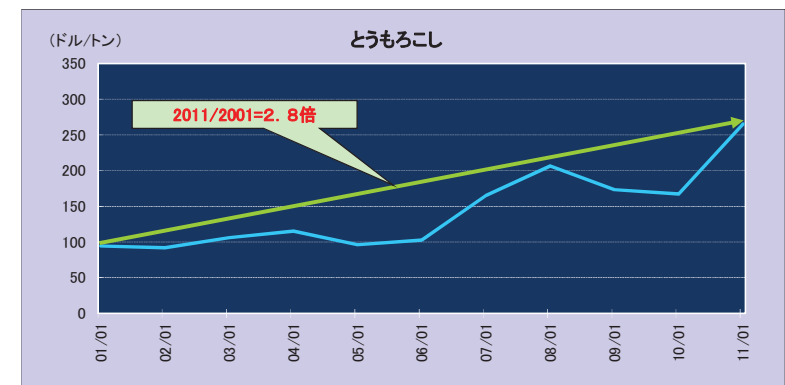
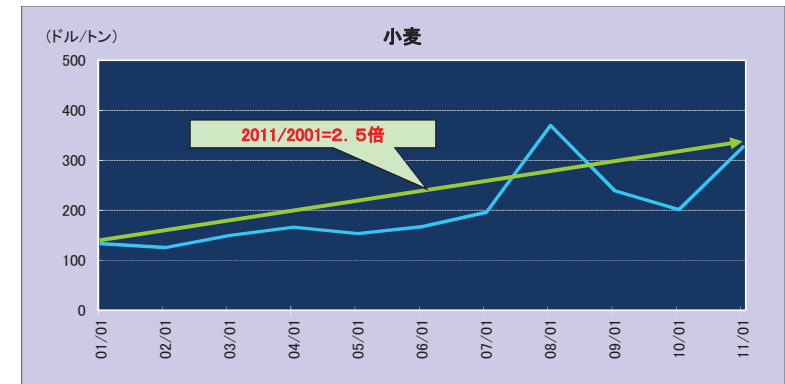
- ・世界的な食料需要の増大の中で、食料争奪の激化は必至。  
(日本の経済力の相対的低下は、食料の安定供給にも大きく影響)



### 主要国の穀物生産・需要構造

	生産量		需要量		需給ギャップ	
	2000	2050	2000	2050	2000	2050
アフリカ	92	165	133	293	-41	-128
北米	374	558	274	418	100	140
中南米	131	264	150	238	-19	26
アジア	723	1,227	789	1,293	-66	-66
欧州	360	553	341	531	19	22
中東	55	108	78	131	-23	-23
オセアニア	35	53	14	24	21	29

出典:「2050年における世界の食料需給見通し」(H24.6 農林水産省)



### 過去10年間の食料価格（\$/トン）の推移

## (3) 我が国の人口・産業・貿易構造の展望

## ① 将来の人口構造（日本全体と地域）

## ■ 21世紀半ば、日本の人口は1億人を下回る

- ・2050年の人口は9千7百万人と予測。

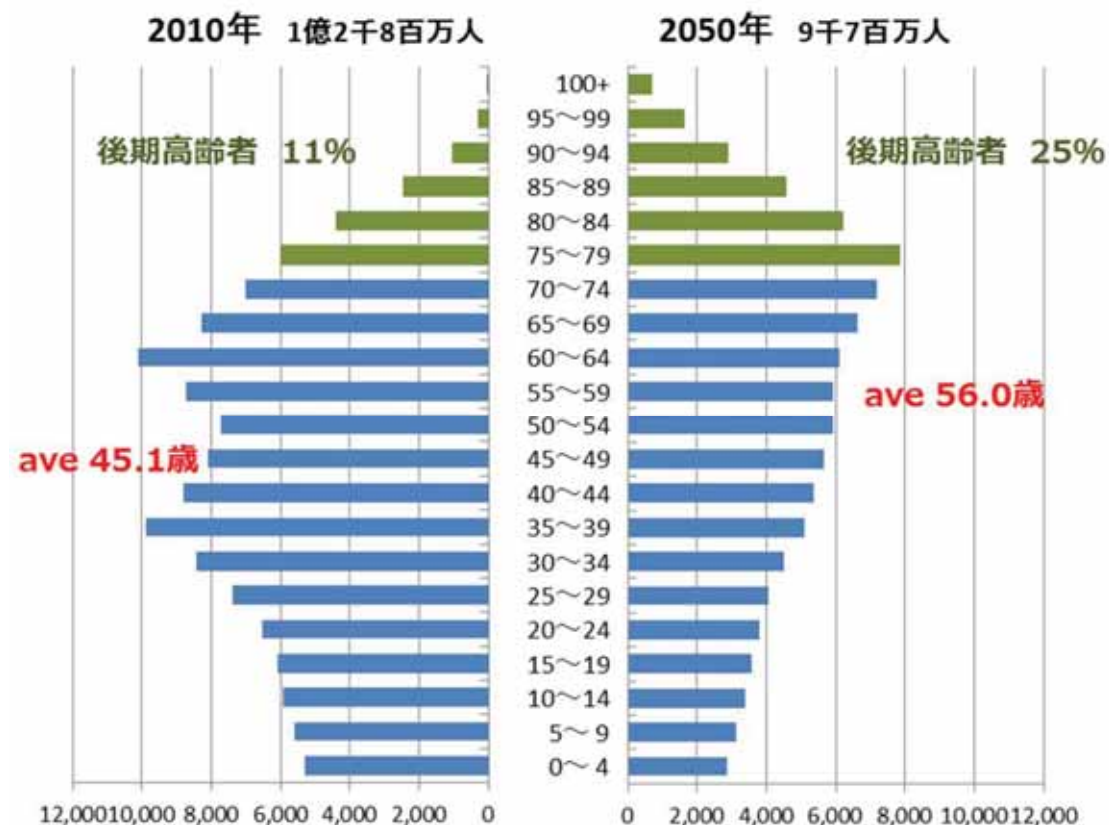
## ■ 人類史上例のない超高齢化社会

- ・平均年齢は2010年の45.1歳から2050年は56.0歳に、ほぼ10歳高齢化。
- ・4人に1人が75歳以上の後期高齢者。

## ■ 生産人口は3千万人減少

- ・人口減少数3千百万人は生産人口の減少。

2010～2050年の5歳階級別人口



2010～2050年の年齢3区分別人口

	2010	比率	2050	比率	増減数
年少人口	16,839	13%	9,387	10%	-7,452
生産人口	81,735	64%	50,013	52%	-31,721
高齢人口	29,484	23%	37,676	39%	8,192
総人口	128,057	100%	97,076	100%	-30,982

資料：(独)国立社会保障・人口問題研究所推計値(H24.1)より作成

資料：(独)国立社会保障・人口問題研究所推計値(H24.1)より作成

### ■人口格差が拡大、減少率にも格差

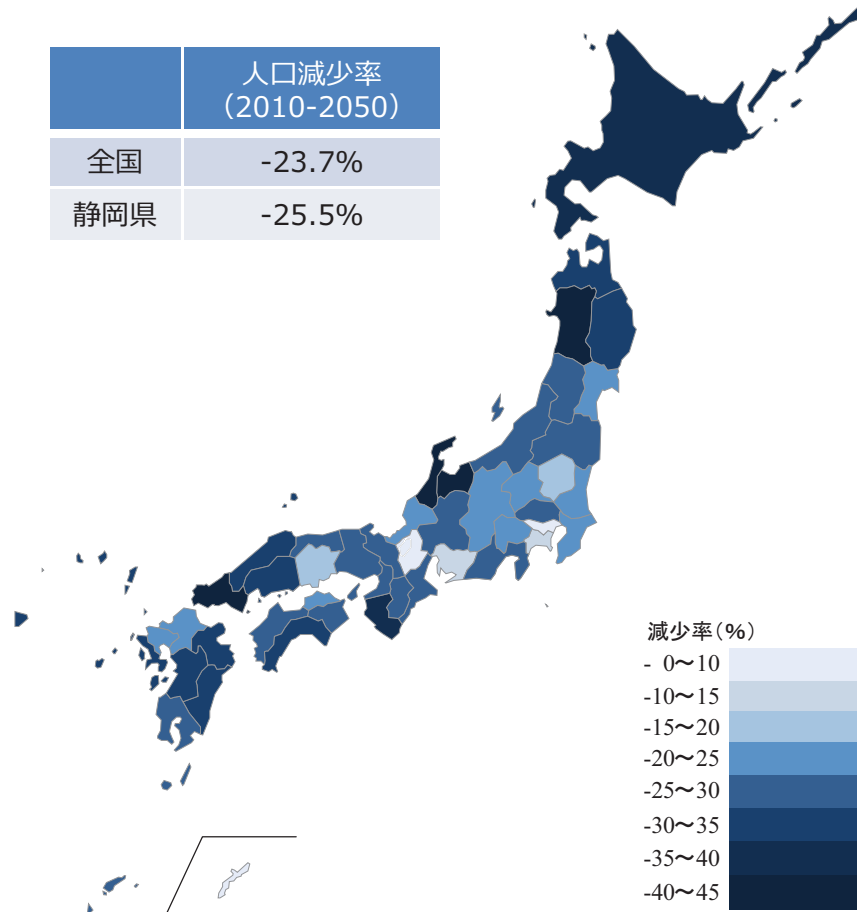
- ・2010年から2050年までの人口減少率は全国で23.7%、静岡県は全国平均を上回る25.5%。
- ・すべての都道府県で大きく人口が減少。
- ・減少率は、一桁の県から約45%の地域まであり、人口格差が拡大していく。

### ■大都市圏の比率が増加

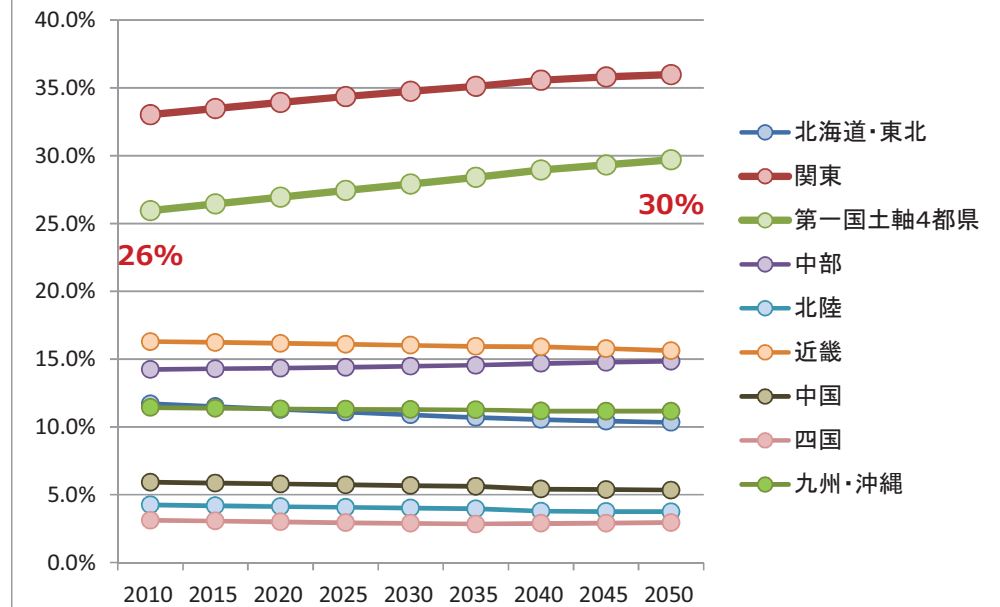
- ・関東、中部の大都市圏、特に東京、神奈川、静岡、愛知の第一国土軸4都県の比率は高まる。
- ・静岡県の全国比率は、2010年の3.0%から2050年には2.9%へとほぼ横這い。

2010～2050年の都道府県別人口減少率

	人口減少率 (2010-2050)
全国	-23.7%
静岡県	-25.5%



地方別の人口比率の推移



資料：(独)国立社会保障・人口問題研究所

注1：全国の将来推計値はH24年1月公表の推計値

注2：都道府県は、2035年まではH19年5月公表の推計値。

2050年までは2035年までのトレンドにより推計

注3：第一国土軸4都県は東京都、神奈川県、静岡県、愛知県

資料：(独)国立社会保障・人口問題研究所

注1：全国の将来推計値はH24年1月公表の推計値

注2：都道府県は、2035年まではH19年5月公表の推計値。2050年までは2035年までのトレンドにより推計



## ②将来の産業構造

## ■環境の変化に対応した新産業・新市場の創出(経済・産業構造の創造的イノベーション)

- ・東日本大震災や円高の進行、人口減少や少子高齢化の進展により、経済・産業の空洞化リスクのより一層の高まりが懸念。
- ・新産業分野を創出し、新たな付加価値を創造し拡大する経済・産業構造への転換は不可欠。
- ・政府の「日本再生戦略(H24.7公表)」では「グリーン(エネルギー・環境)」、「ライフ(健康)」、「農林漁業(6次産業化)」が重点3分野。

## 日本再生戦略の概要

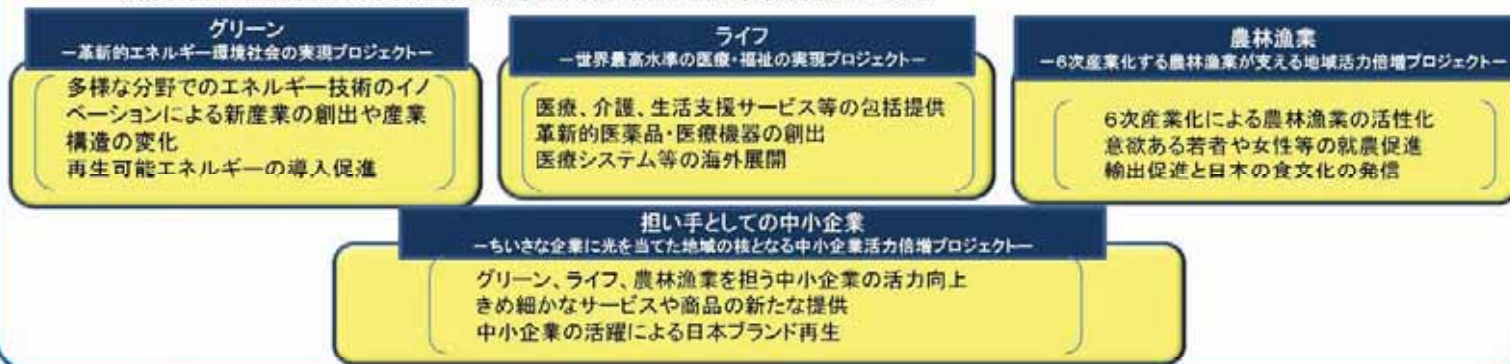
- 震災からの復興と福島再生を最優先
- 2020年度までの平均で、**名目成長率3%程度、実質成長率2%程度を目指す**
- 基本理念 **～フロンティアを拓き、「共創の国」へ～**

「フロンティア国家」: 超高齢社会、原発事故による深刻なエネルギー制約など世界に先駆けて直面している様々な困難を乗り越えることで、世界に範を示すことができる国家。

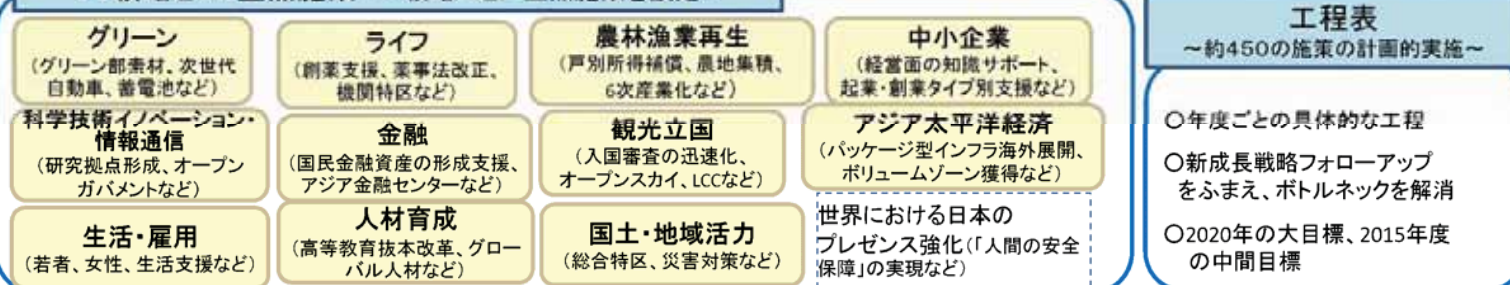
「共創の国」: 社会の多様な主体が、能力や資源を最大限に発揮し、創造的結合によって新たな価値を創造していく。すべての人に「居場所」と「出番」があり、女性、若者、高齢者等、全員参加、生涯現役の社会。

## 3つの重点分野と日本再生の4つのプロジェクト

- ◆ **グリーン(エネルギー・環境)、ライフ(健康)、農林漁業(6次産業化)の重点3分野**と、担い手としての**中小企業**を加えた4つのプロジェクト
- ◆ 府省横断的な横割りの予算配分の徹底など、限られた政策財源を優先的に配分



## 11戦略と38重点施策 ～戦略ごとに重点施策を設定～



出典:「日本再生戦略の概要(内閣官房 国家戦略室) H24.7.31」より抜粋

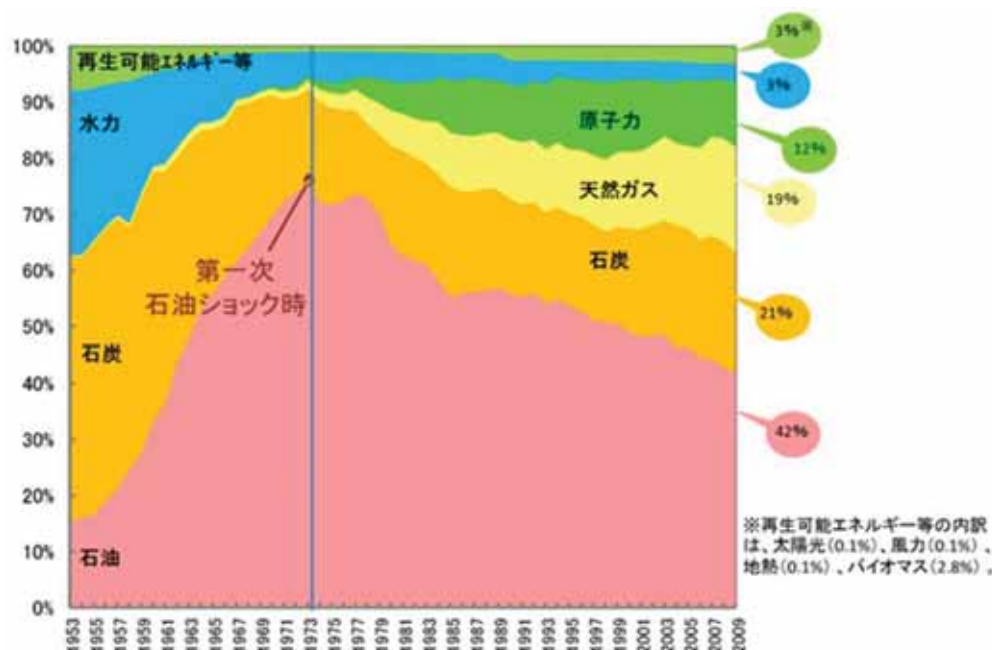
### ③我が国のエネルギー需要の動向

#### ■不透明な日本のエネルギー供給構造

- ・70年代から40年間にわたり、石油代替エネルギーとして原子力発電の増加が進められてきた。
- ・東日本大震災による福島原発事故以降、我が国の原子力政策は大きな変更を余儀なくされており、現時点でその先行きは不透明。
- ・期待される再生可能エネルギーも、現実的にどの程度の達成が可能か不透明。

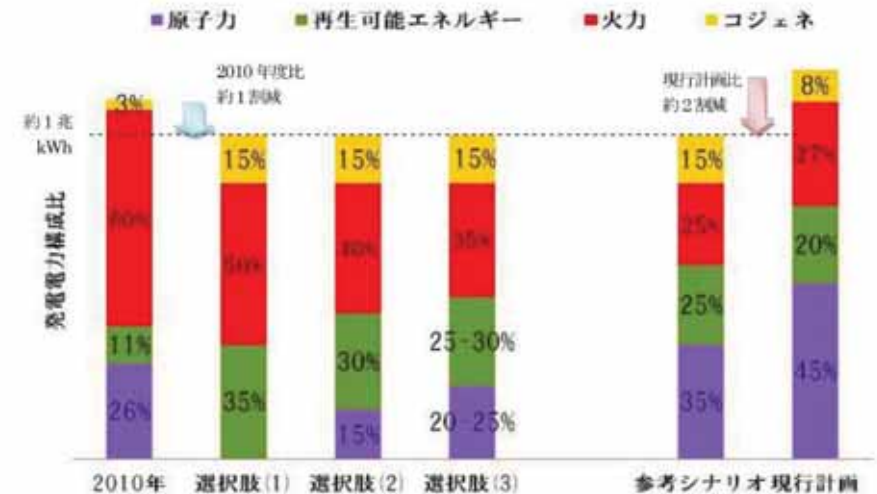
#### ■化石燃料の備蓄拡大は不可欠

- ・現時点で明確な方向性は、原発依存からの脱却、再生可能エネルギーの拡大、一定量の化石燃料への依存の継続。
- ・自給率向上のため、メタンハイドレードの開発、実用化が実現することが期待されるが、一定量の化石燃料輸入は継続不可避。
- ・世界のエネルギー需要の増大と価格の高騰が現実視される中で、化石燃料の備蓄拡大は不可欠。



我が国のエネルギー供給構造の推移

出典：「エネルギー情勢について（H23.10 資源エネルギー庁）」より抜粋



3つの選択肢における2030年の発電電力構成比

再生可能エネルギーの導入内訳（2030年の総発電電力量に占める割合）

	再生可能エネルギー	風力	太陽光	地熱	水力	バイオマス・廃棄物
選択肢（1）	35%	12%	6%	4%	11%	3%
選択肢（2）	30%	7%	6%	3%	11%	3%
選択肢（3）	30～25%	7～3%	6%	3%	11%	3%
参考シナリオ	25%	3%	6%	3%	11%	3%
現行計画	20%	2%	5%	1%	10%	3%
2010年度	11%	0.4%	0.3%	0.2%	8%	1%

出典：「エネルギーミックスの選択肢の原案について（H24.6 総合資源エネルギー調査会基本問題委員会）」より抜粋

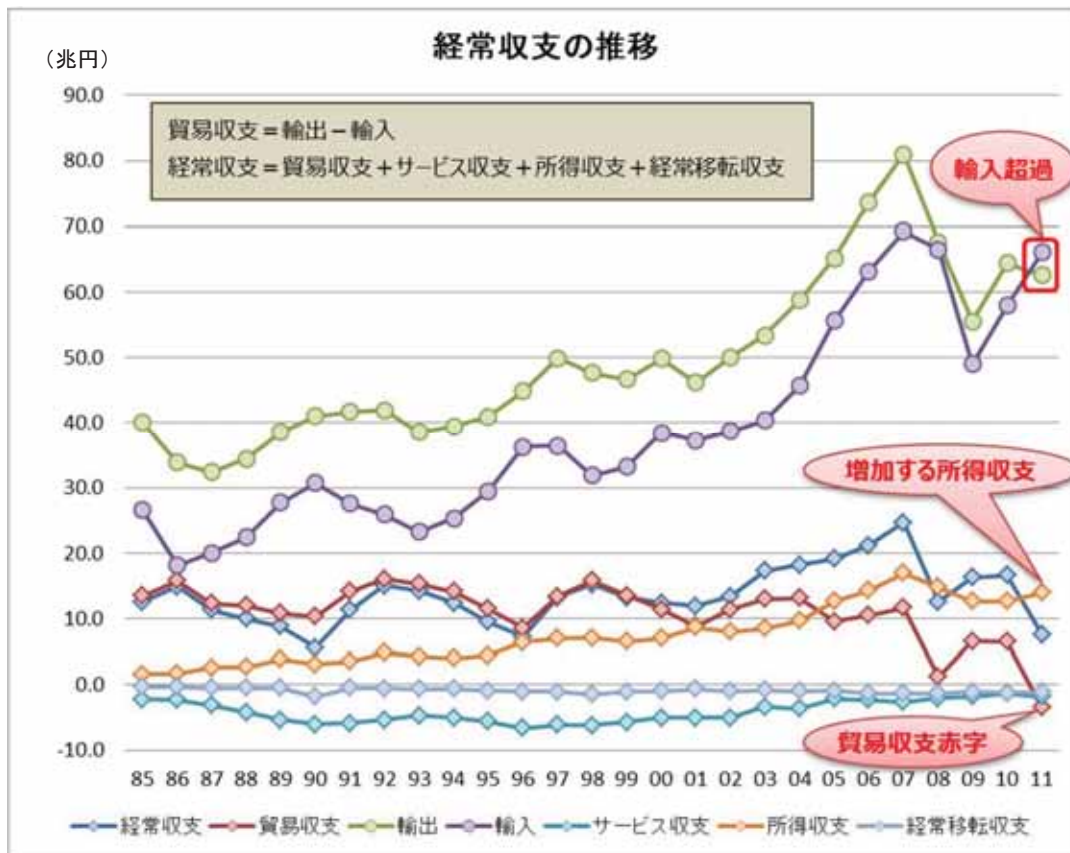
#### ④将来の貿易構造

##### ■縮小が予想される貿易収支

- ・人口減少による国内市場の縮小、生産人口の減少による生産力の縮小により、海外生産比率の拡大が予想される。
- ・貿易収支は、平成23年に原発事故に伴う化石燃料の輸入増大により赤字。
- ・長期的には、エネルギー問題の影響もあるが、海外生産の拡大、国内生産・消費の縮小により、貿易収支は赤字とまではいかなくとも縮小が予想される。

##### ■所得収支の増加が期待、貿易量は減少か

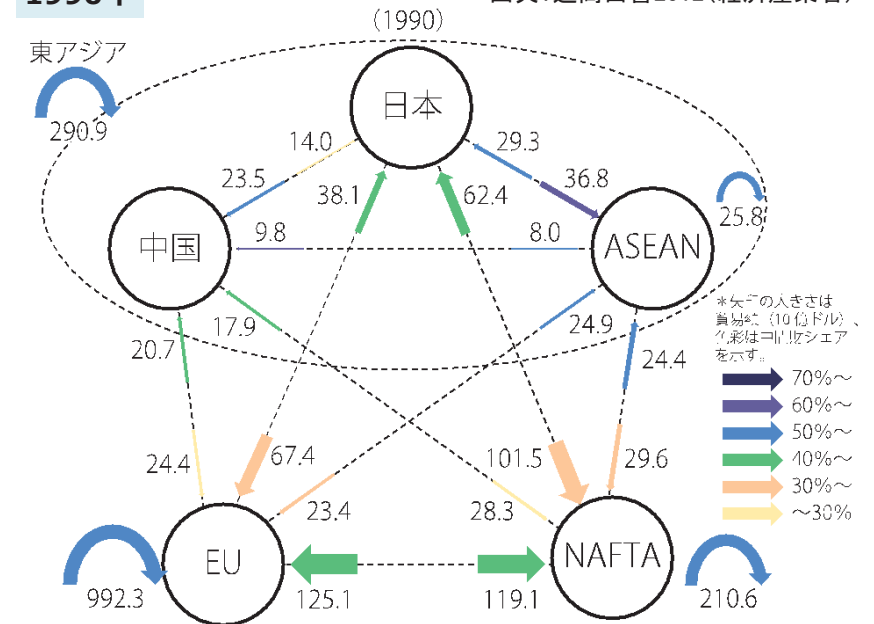
- ・貿易収支の縮小を補うため所得収支の増加が期待される。(2005年に逆転)  
※所得収支増は、日本企業の国外生産拠点からの収益増が大きい。
- ・いずれにしても、貿易量は減少する可能性が高い。



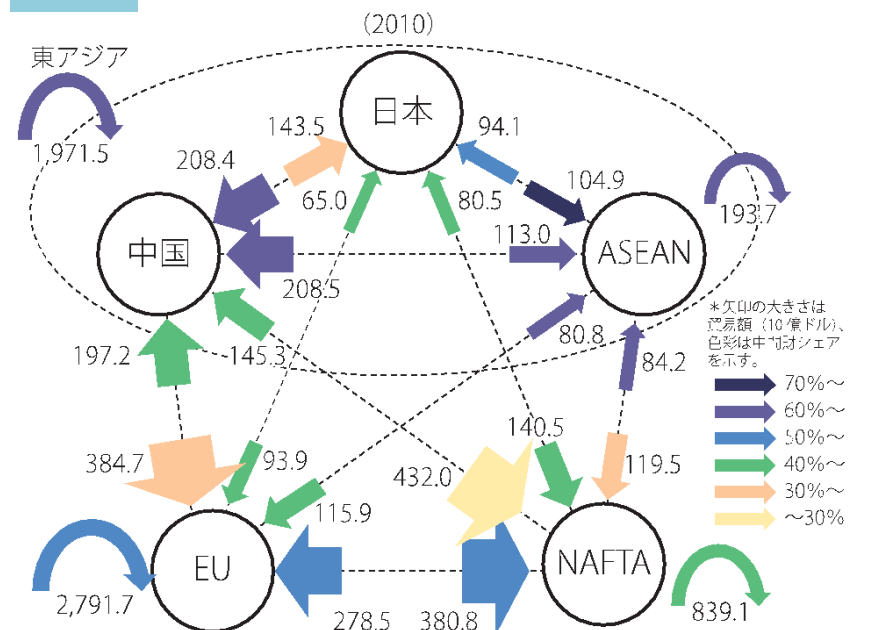
#### 【世界の主要地域間の貿易フロー図】

1990年

出典: 通商白書2012(経済産業省)



2010年



資料: RIETI-TID 2011 から作成。



## (4) 我が国の社会資本の展望

## ■新規投資余力の減少

- ・財政の逼迫等により、公共投資をはじめとする社会資本整備費は、この10年でほぼ半減。
- ・今後は、高度成長期に整備した社会資本の更新時期に入り、更新・維持費が大きく増加。
- ・新規投資の余力は減少。限られたものとなる。

## ■選択性がさらに強まる

- ・地方圏の人口減少、産業の衰退が懸念。東日本大震災を契機に防災施設の拡充は不可欠。
- ・限られた財政の中で、社会資本整備は種類と地域の選択性がさらに強まる。
- ・更新・維持管理についても同様。
- ・例えば

災害時の被災規模が大きい地域の防災インフラ  
 人口集積が相対的に高い地域の生活インフラ  
 経済力への影響が大きい産業インフラ  
 への集中的な投資が強まると予想される。

## 社会資本整備費の維持管理・更新費の推計（従来通りの維持管理・更新をした場合）



(注) 推計方法について

国土交通省所管の8分野（道路、港湾、空港、公共賃貸住宅、下水道、都市公園、治水、海岸）の直轄・補助・地事事業を対象に、2011年度以降につき次のような設定を行い推計。

- ・更新費は、耐用年数を経過した後、同一機能で更新すると仮定し、当初新設費を基準に更新費の実態を踏まえて設定。耐用年数は、税法上の耐用年数を示す財務省令を基に、それぞれの施設の更新の実態を踏まえて設定。
- ・維持管理費は、社会資本のストック額との相関に基づき推計。  
 （なお、更新費・維持管理費は、近年のコスト縮減の取組み実績を反映）
- ・災害復旧費は、過去の年平均値を設定。
- ・新設（充当可能）費は、投資可能総額から維持管理費、更新費、災害復旧費を差し引いた額であり、新設需要を示したものではない。
- ・用地費・補償費を含まない。各高速道路会社等の独法等を含まない。

なお、今後の予算の推移、技術的知見の蓄積等の要因により推計結果は変動しうる。

資料) 国土交通省

出典：国土交通白書2010（国土交通省）より抜粋

## (5) 我が国の防災政策

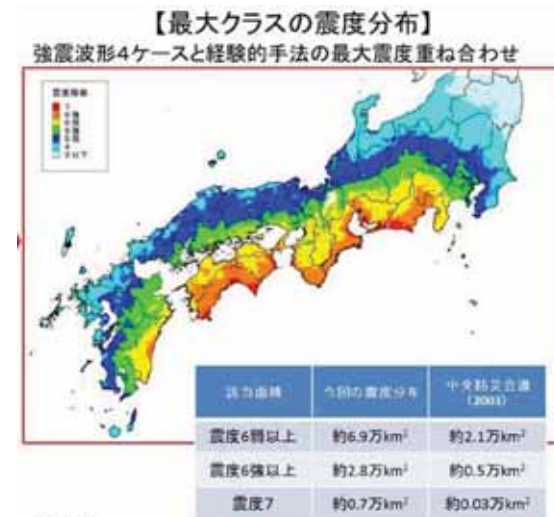
### ■南海トラフ巨大地震への対策 ―「あらゆる可能性を考慮した最大クラスの地震・津波」への対応―

- ・H23年3月に発生した東北地方太平洋沖地震を受け、南海トラフ巨大地震対策の検討にあたっては、あらゆる可能性を考慮した最大クラスの地震・津波を想定することが必要となった。
- ・内閣府にH23年8月に設置された「南海トラフの巨大地震モデル検討会」において検討が進められ、H24年3月に震度分布・津波高(50メッシュ)の推計結果が公表。
- ・H24年7月には「南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ(H24年3月設置)」において、当面取り組むべき南海トラフの巨大地震対策等を取りまとめた中間報告が公表。
- ・H24年8月29日には、モデル検討会において10メッシュによる津波高及び浸水域等の推計結果(第二次報告)が、対策検討WGにおいて直接的被害による被害想定(第一次報告)がそれぞれ公表。その公表を受けて、各県市町では地域防災計画の見直しが進められている。
- ・引き続き、両組織において、地震モデルや地震対策について検討が進められ、H24年冬頃を目途に、予防対策や応急対策、復旧・復興対策を含めた南海トラフ巨大地震対策の全体像が策定される予定。

南海トラフ巨大地震に係る検討スケジュール

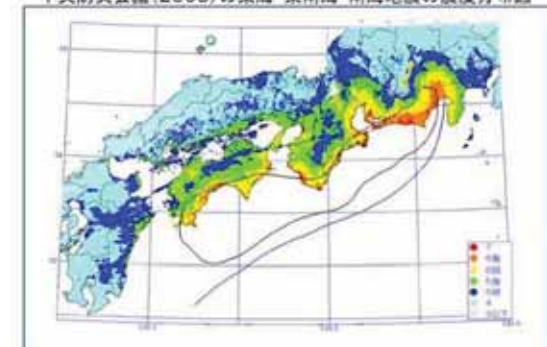
	南海トラフの巨大地震モデル検討会 (内閣府)	南海トラフ巨大地震対策検討WG (中央防災会議)
H23.8	○検討会設置	
H23.12	○検討会中間とりまとめ(案)公表 南海トラフの巨大地震の想定震源域・ 想定津波波源域の設定の考え方等	
H24.3	○南海トラフの巨大地震による最大クラスの震度分布・津波高(50mメッシュ)の推計結果公表[3/31]	○WG設置決定 (3月7日 防災対策推進検討会議)
H24.7		○WG中間報告(当面取り組むべき対策等のとりまとめ)公表[7/19]
H24.8	○南海トラフの巨大地震による最大クラスの津波高(10mメッシュ)・浸水域等の推計結果公表[8/29]	○被害想定(建物・人的被害等の直接的被害)の推計結果(第一次報告)公表[8/29]
H24.秋頃 (予定)	長周期地震動等については、 引き続き検討	・経済被害等を含めた被害想定(第二次報告)公表予定
H24.冬頃 (予定)		・南海トラフの巨大地震対策の全体像とりまとめ予定

(資料)内閣府防災情報HP-南海トラフの巨大地震に関する津波高、浸水域、被害想定(第一次報告)の公表について(H24.8.29)- より作成



【参考】

中央防災会議(2003)の東海・東南海・南海地震の震度分布図

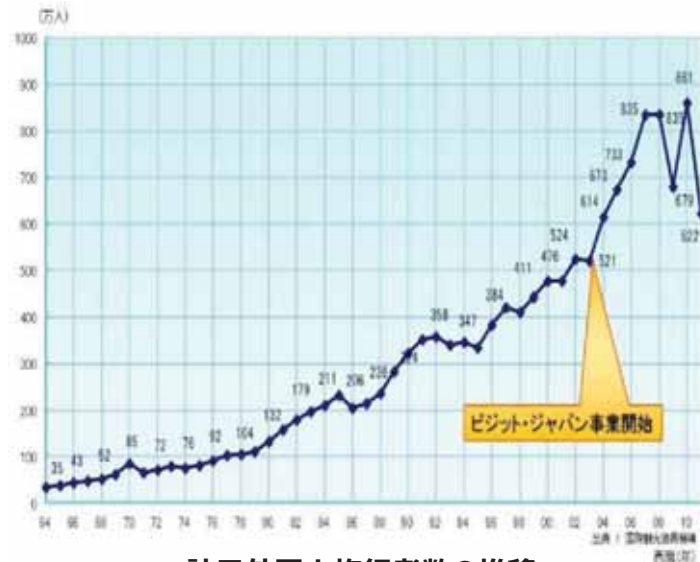




## (6) 我が国の観光需要の展望

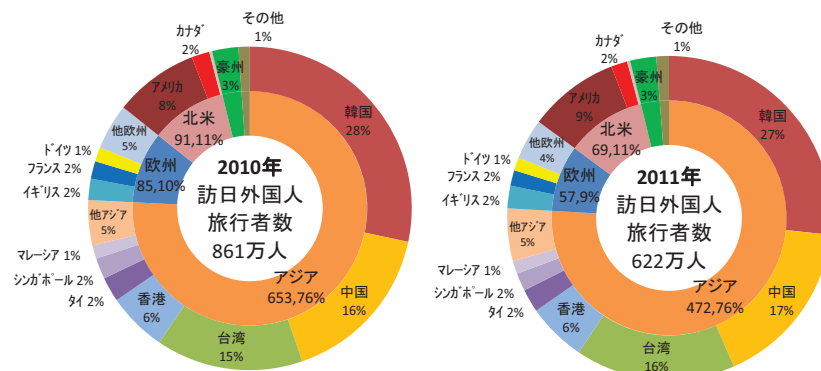
## ■訪日外国人3,000万人時代を見据えた観光立国戦略の推進

- ・平成15年の「ビジット・ジャパン・キャンペーン」開始以降、訪日外国人旅行者数は大きく増加。
- ・平成22年には訪日外国人旅行者数が861万人に達し、1,000万人時代が到来が間近。全体の76%がアジア（韓国、中国、台湾が上位）
- ・今後は観光関連産業を成長産業として発展させ、交流人口の拡大により日本経済と地域を再生する方針。“観光振興は日本再生に不可欠”
- ・将来的な訪日外国人3,000万人時代を見据えた戦略的な観光振興策の推進により観光需要は高まると予想される。



訪日外国人旅行者数の推移

出典：観光庁Webサイト「訪日旅行促進事業」より抜粋



訪日外国人旅行者数の地域別内訳（2010年/2011年）

資料：日本政府観光局（JNTO）国・地域別／目的地別 訪日外客数(暫定値)より作成

## 日本再生戦略（観光立国戦略）の概要

【更なる成長力強化のための取組】

## 観光立国戦略

は重点施策

## 訪日外国人旅行者の増大に向けた取組、受入環境水準の向上

## 2020年目標

- ◆訪日外国人旅行者 2,500万人
- ◆訪日外客2,500万人による経済波及効果 約10兆円
- ◆雇用創出効果 56万人

## 2016年目標

- ◆訪日外国人旅行者 1,800万人
- ◆空港での外国人入国審査の最長待ち時間 20分（2016年度）

- ◆オールジャパン訪日プロモーション体制の構築と国別目標数に沿った戦略的な取組み、風評被害対策
- ◆日本人等の出入国審査の自動化等、外国人の出入国審査の迅速化
- ◆新興国からの訪日客の査証発給要件の見直し
- ◆オープンスカイの更なる推進等
- ◆首都圏空港の強化や関空・伊丹の経営統合等による空港の利便性向上

## 【ボトルネック】

訪日外国人数は震災前の水準に挽回しつつあるが、回復の遅い市場がある

出入国の円滑化（査証、出入国審査等）が訪日客の増加の原動力となる可能性

アジア諸国・地域とのオープンスカイは進んだが、欧州等他地域にまだ推進の余地

## 観光需要の喚起

## 2020年目標

- ◆新規需要の喚起により航空需要の底上げを図り、国内外航空旅客輸送に占めるLCCの割合を欧米並み（2～3割）に
- ◆休暇改革による国内観光需要の創出効果：約1兆円

## 2016年目標

- ◆国内における旅行消費額：30兆円
- ◆国際会議開催件数を2010年の741件から5割以上増やす

- ◆LCCの参入促進やビジネスジェット推進となる環境整備、安全性を前提とした技術規制見直し
- ◆国管理空港の運営の民間委託を推進し、柔軟な着陸料体系を構築
- ◆医療やスポーツ等と結びつけたニューツーリズムの振興
- ◆国際見本市や国際会議等のMICEの誘致・開催の推進、2020年オリンピック等の国際競技大会の招致・開催の支援
- ◆魅力ある観光地域づくりのための環境整備
- ◆コストの低減につながる移動手段の検討
- ◆連続休暇の設定等、休暇改革の推進

## 【ボトルネック】

LCCの参入促進等により多様な航空サービスを提供することで、新たな需要創出につながる可能性

アジア諸国が国際会議の誘致取組を強化しており、競争が激化

※LCC（Low-Cost-Carrier）…格安航空会社

MICE…Meeting, Incentive, Convention, Exhibition/Eventの略

出典：「日本再生戦略の概要 別添各戦略（内閣官房 国家戦略室）H24.7.31」より抜粋

## 1. 2 21世紀半ばの予想される静岡県の姿

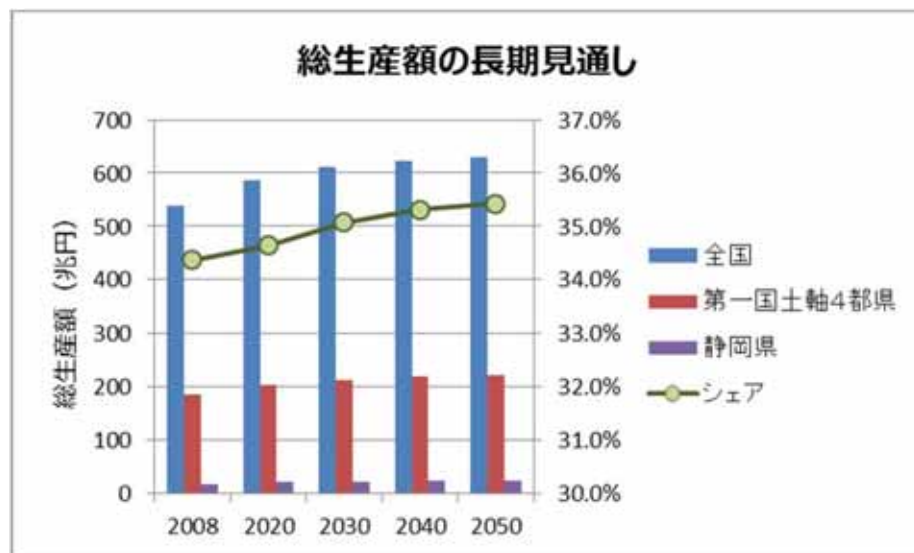
### (1) 県勢の展望

#### ■第一国土軸の重要性は高まる

- ・我が国の人口が大幅に減少していく中で、第一国土軸上の4県人口は相対的に集積度が向上。
- ・低成長が続く我が国経済の中で、第一国土軸上の経済規模は相対的にウエイトが高まる。
- ・このように、東京圏と名古屋圏を結ぶ第一国土軸は、我が国経済を牽引するエリアとしての重要性が一層高まる。

#### ■東京圏と名古屋圏をつなぐ静岡県の重要性は高い

- ・東京圏、名古屋圏の間に位置する静岡県は、この二大都市圏の経済活動をつなぐ重要な位置にある。
- ・静岡県は、両都市圏を支える使命があるため、長期的にも一定の人口・経済規模の維持が必要である。



#### 2050年の静岡県の主要指標

	現 在	2050年
人口（万人） 2010年	377	281
総生産額（兆円） 2008年	18.7	24.1
製造品出荷額等（兆円） 2008年	19.2	22.2

(%, 10億円)

（％、10億円）

	実質経済成長率					総生産額(実質、2000年価格)				
	実績	予測				実績	予測			
		00-08	10年代	20年代	30年代		40年代	2008	2020	2030
全国	0.80	0.70	0.40	0.20	0.10	539,484	586,587	610,477	622,797	629,053
東京都	0.50	0.44	0.25	0.13	0.06	94,734	99,859	102,896	104,513	105,268
神奈川県	0.70	0.61	0.35	0.18	0.09	33,912	36,479	38,041	38,871	39,293
静岡県	1.30	1.14	0.65	0.33	0.16	18,738	21,468	22,905	23,672	24,053
愛知県	1.70	1.49	0.85	0.43	0.21	38,007	45,388	50,240	52,895	54,243
計						185,391	203,194	214,082	219,951	222,857
シェア						34.4%	34.6%	35.1%	35.3%	35.4%

資料：全国の実質経済成長率の20年代までの予測値は「世界経済の潮流2010年Ⅰ」(H22.5 内閣府)。

注1：全国の30年代以降は、20年代から半減と設定。

注2：静岡県は00～08年の全国との弾性値より予測値を設定。

## (2) 静岡県産業の展望

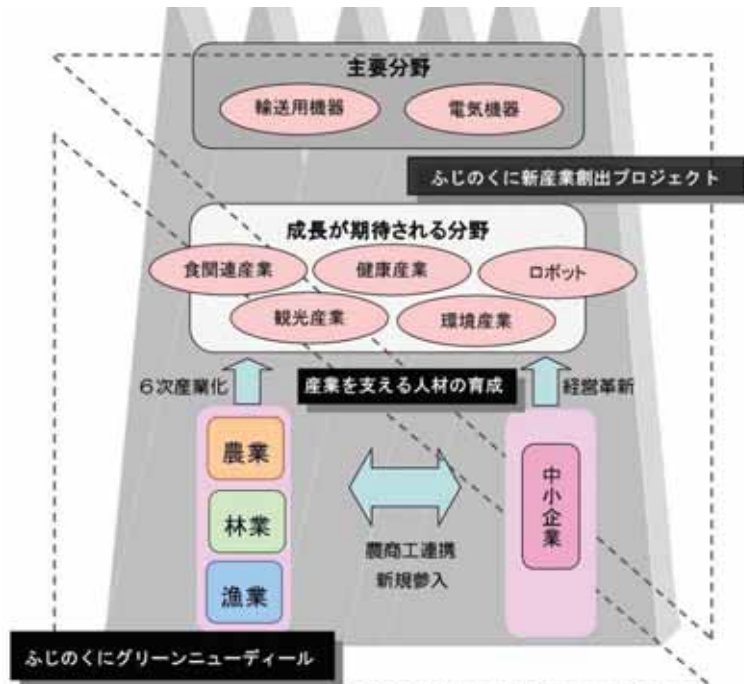
### ■県経済産業の中長期成長戦略

- ふじのくにグリーンニューディール  
⇒ 食の都づくり、農林水産業の6次産業化
- ふじのくに新産業創出プロジェクト  
⇒ 高付加価値製品を生む成長産業  
・ロボット・航空宇宙産業、環境産業等  
⇒ 「静岡新産業集積クラスター」  
・ファルマバレー、フーズ・サイエンスヒルズ、フotonバレー  
⇒ その他成長産業(物流産業、観光産業)

### ■新たな産業創造・育成のための広域流通・交通の拡充

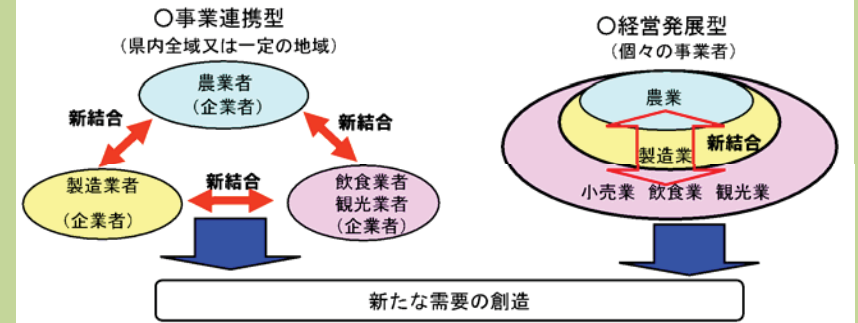
- ・成長産業の原材料調達及び製品出荷の広域化が不可欠。
- ・国内外に向けた流通・交通網の拡充が必要。
- ・物流においては、生産人口の減少の中で、労働力効率性の高い海運のウエイトが高まる。

### 静岡県経済産業ビジョン 成長戦略の目指す姿



(出典)「静岡県経済産業ビジョン(成長戦略編)H23年3月 静岡県経済産業部」より抜粋

### 6 次産業化の取組イメージ



(出典)「静岡県経済産業ビジョン(農業・農村編)H23年3月」より抜粋

### 静岡新産業集積クラスター <3つの産業集積プロジェクト>

#### ①ファルマバレー(県東部)【医療・健康】 -富士山麓先端健康産業集積プロジェクト-

- 推進機関：ファルマバレーセンター
- 医療からウェルネスまで世界レベルの研究開発
- 患者・家族や住民が求める製品開発の推進

- [戦略1] ペットサイズニーズに応える“ものづくり”
- [戦略2] 医療と産業を担う“ひとづくり”
- [戦略3] 健康サービスが充実し高次都市機能が集積した“まちづくり”
- [戦略4] 世界展開の推進



#### ②フーズ・サイエンスヒルズ(県中部)【食品】 -食品・医薬品・化成品産業集積プロジェクト-

- 推進機関：しずおか産業創造機構
- 地場産品の機能性に着目した食品等の研究開発
- 食品関連産業の活性化

- [戦略1] 地場産品を活用した研究開発の促進
- [戦略2] 新産業の創出と地域経済の活性化
- [戦略3] 食品関連産業を担う人材の育成
- [戦略4] 食による地域づくり



#### ③フotonバレー(県西部)【光・電子技術】 -光・電子技術関連産業集積プロジェクト-

- 推進機関：浜松地域テクノポリス推進機構  
浜松商工会議所 他
- 光技術を核とした基盤技術の開発と産業への応用

- [戦略1] 光・電子関連分野の研究開発力の結集
- [戦略2] 産学官相互の技術を融合させた製品の創出
- [戦略3] 高度な人材育成の推進





# 【ふじのくに戦略物流ビジョン（平成24年3月策定）】

- ◆計画期間：2012～2019年（短期：2014年まで／中長期：2015年以降）
- ◆基本テーマ：生産から消費までのモノの流れの視点による新産業の創出と地域経済の活性化

物流立国“ふじのくに”の実現



## 戦略物流の体系

基本テーマを受けて、「地域」、「産業」、「交通」、「環境」の4分野において、目標を定め、これらの目標を達成するための戦略と各戦略を具体化するためのロジックモデルを提案します。



## 静岡県の「ロジスティクス」

- 静岡県では、物流をロジスティクス(物流=ロジスティクス)として考えています。
- 物流の対象範囲は、運輸業や倉庫業等の物流産業だけではなく、製造業、農林水産業、卸売業、小売業等における商品・製品の輸送・保管・流通加工・包装・荷役・受発注・情報といった機能を担う部門とします。



## 官民連携でビジョンを推進します

- |           |  |
|-----------|--|
| 民間事業者との連携 | 行政は、ロジスティクスを支えるインフラ(施設、技術、制度インフラ)の整備を進め、民間事業者の活動を支援することが必要であり、官民連携によりビジョンを推進します。 |
| 国・市町との連携  | 県や国の物流関連施策を活用するとともに、市町による地域の実情に応じた取組と調整を行い、ビジョンを推進します。                           |
| 各種計画との連携  | 各部署が策定する計画との整合性を図るなど、連携を強化し、取り組みます。  |



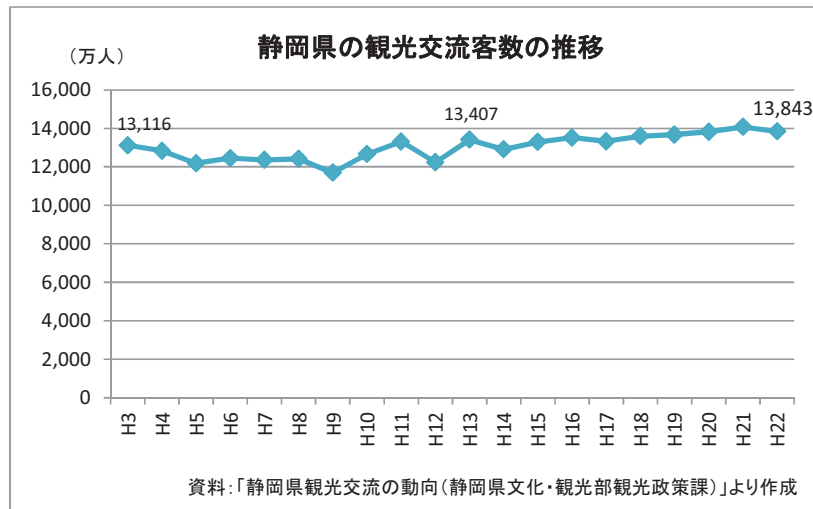
### (3) 静岡県観光の展望

#### ■観光交流人口の倍増をめざす

以下の10年後の静岡県観光の姿を目指した観光施策を今後展開。

- 東 アジア有数の観光地
- 富士山静岡空港の利用者増大、広域交通ネットワークの充実により、広域交流が一層拡大
- 富士山や伊豆半島等の多彩な観光資源の魅力の発信により、観光ブランドが構築
- 体験型観光のメッカ
- 高齢化に対応したユニバーサルデザイン化により身近な観光地としての優位性が向上
- MICE(マイス)※の誘致による国内外からの観光客数が増加

※MICEとは、企業等の会議(Meeting)、企業の行う報奨・研修旅行(インセンティブ旅行)(Incentive Travel)、国際会議(Convention)、イベント、展示会・見本市(Event/Exhibition)の頭文字



#### 静岡県の観光ビジョン

静岡県総合計画  
「富国・有徳の理想郷“ふじのくに”のグランドデザイン」  
(H23年2月策定)

【県民幸福度の最大化に向けた重点取組】

#### 2. 観光交流人口の倍増

—「訪れてよし」の理想郷の実現—

狙い	方向
<ul style="list-style-type: none"> <li>観光は地域活性化や雇用創出を生む産業</li> <li>交流機会は活力を呼び込む力</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>魅力ある地域を形成し“ふじのくに”の光を觀せる</li> <li>ニューツーリズム創出、食の都づくり、観光産業の人材育成、交通ネットワークの充実により、観光交流人口の飛躍的拡大を目指す</li> </ul>

概ね10年後の静岡県観光交流客数：1.83億人  
(H21年度1.41億人×30%増)

#### 「ふじのくに観光アクションプラン」

(H23年3月策定)

静岡県文化・観光部観光局

#### 静岡県観光の目指す方向

【今後3年間の重点事項】

- ①ふじのくにの観光ブランドの構築
- ②外国人観光客の倍増
- ③ニューツーリズムの創出

【施策展開の方向】

- 1.世界に誇れる観光ブランドの創出
- 2.海外誘客の推進
- 3.新しいツーリズムの推進
- 4.ふじのくにMICEの推進
- 5.おもてなし日本一の基盤づくり



## 2. 駿河湾港のポテンシャル

### 2. 1 地勢・交通体系

#### (1) 駿河湾港の位置

##### ■国土の中央

- ・全国的な人口及び生産人口の減少が進む中で、各都道府県が均一な機能を維持することは困難であり、また非効率である。
- ・我が国の活力を維持するためには、行政、産業、物流における一部機能を拠点化し、広域に機能発揮させることが必要と考えられる。
- ・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しやすい位置にある駿河湾港のポテンシャルは大きい。

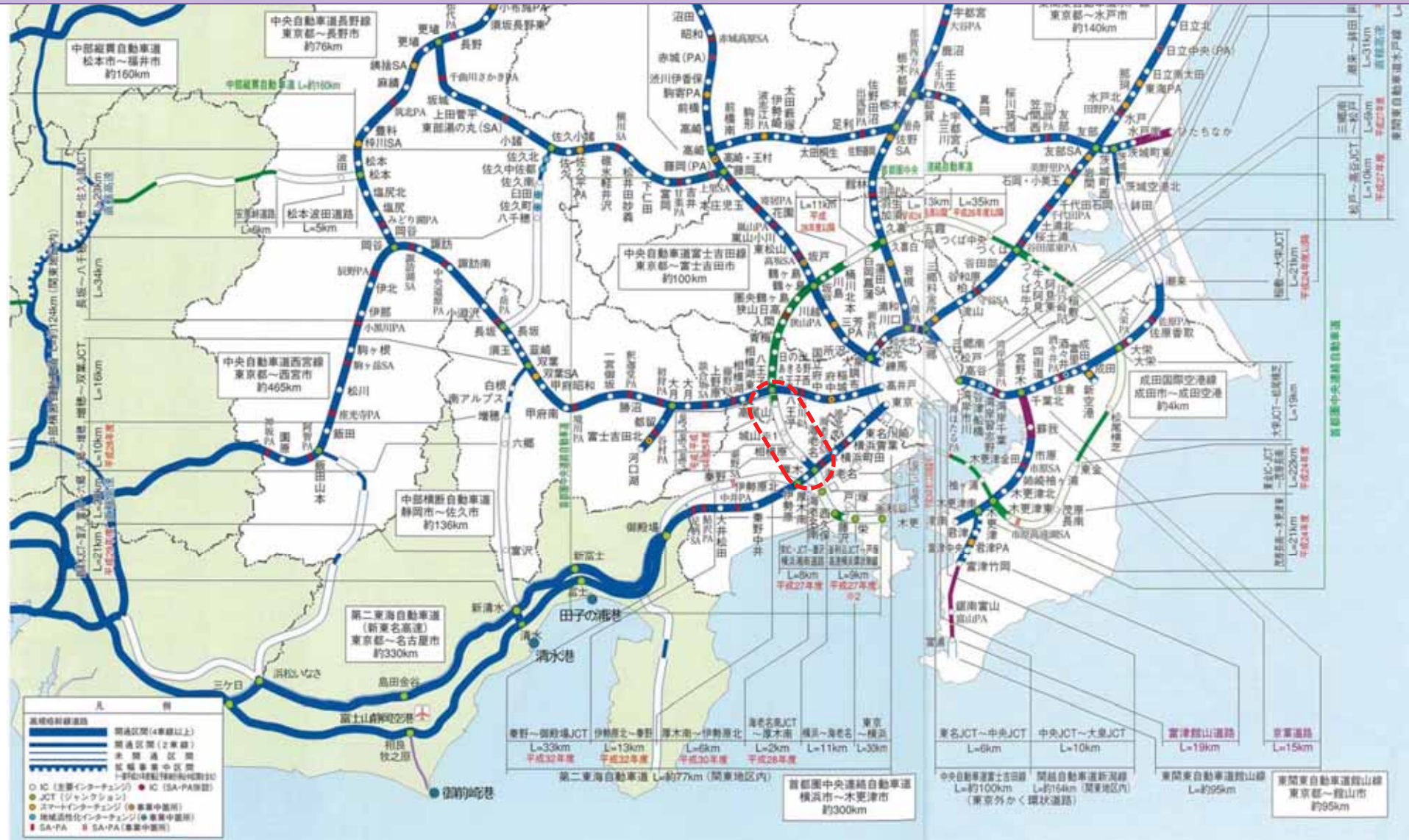


(出典)「東海道新時代を築く -ふじのくに交通ネットワークビジョン-」H24年2月より抜粋

## (2) 高速道路網

## ■国土幹線道路網のハブ的位置

- ・東名高速道路と平成24年4月に静岡県内で供用開始した新東名高速道路(御殿場JCT～三ヶ日JCT間162km)との東西方向のダブルネットワーク化の形成に加え、新たな南北軸となる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整備進展により、首都圏や中京圏、内陸圏、日本海圏への陸上アクセスの強化と交流圏域の拡大、災害時の代替機能(リダンダンシー)の強化が進んでいる。



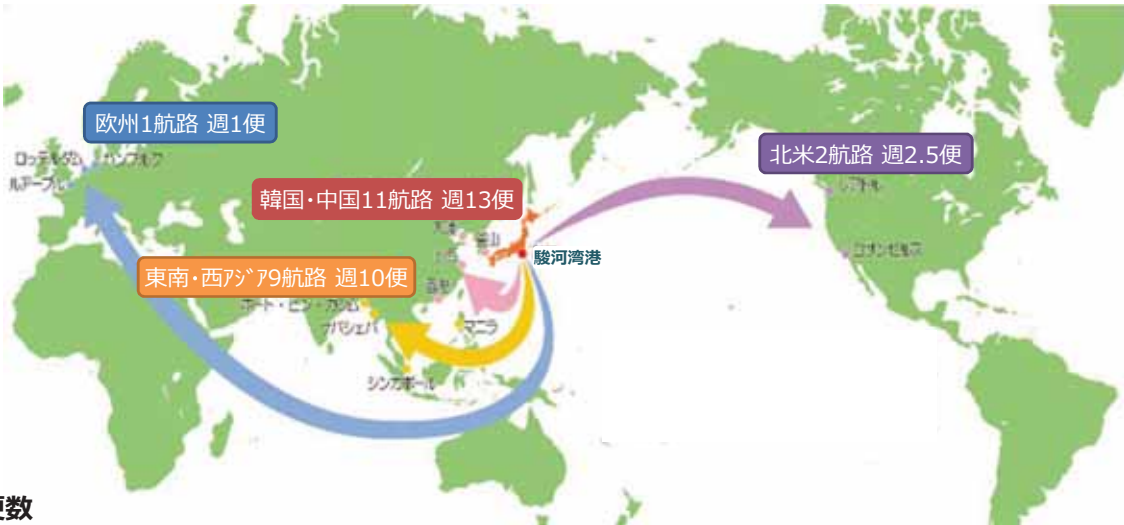
(資料)「高速道路 HIGHWAY NETWORK Ver.7 (全国高速道路建設協議会)」平成23年12月31日現在データをもとに最新情報へ加工



### (3) 外貿定期コンテナ航路

#### ■世界各国を結ぶ外貿コンテナ航路網

- ・駿河湾港の外貿定期コンテナ航路は週26.5便を有し、5大港(東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港)以外では北九州港、博多港に次ぐ便数。
- ・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大港に次ぐ便数。
- ・国内唯一のインド・パキスタン航路が週1便(清水港、御前崎港同日寄港)就航している。
- ・駿河湾港は北米・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。現在、太平洋基幹航路には週32便の欧米航路が航行。



駿河湾港及びコンテナ取扱主要港の外貿定期コンテナ航路の便数

	外貿定期コンテナ航路便数(便/週)							H23 取扱個数 (万TEU)	順位
	北米	欧州	東南アジア	韓国	中国	その他	合計		
駿河湾港	2.5	1.0	8.0	6.0	7.0	2.0	26.5	43	—
清水港	2.5	1.0	8.0	5.0	6.0	1.0	23.5	41	8
御前崎港				1.0	1.0	1.0	3.0	2	37
東京港	17.0	4.0	35.0	11.0	36.0	2.0	105.0	414	1
横浜港	13.0	2.0	29.0	9.0	41.0	5.0	99.0	280	2
名古屋港	10.0	3.0	24.0	11.0	38.0	1.0	87.0	247	3
大阪港	3.0	1.0	24.0	14.0	35.5	3.5	81.0	217	4
神戸港	9.0	6.0	27.5	9.0	32.5	1.0	85.0	210	5
博多港	1.5	1.0	11.0	14.0	12.0		39.5	81	6
北九州港			13.3	24.0	12.0		49.3	43	7
苫小牧港	0.5			4.0	2.0		6.5	21	9
新潟港				5.0	6.0	0.8	11.8	20	10
四日市港			10.0	2.0	4.0		16.0	17	11
仙台塩釜港	1.0			1.0	2.0		4.0	3	29

資料: 清水港及び御前崎港はH24.10.15時点(静岡県港湾局資料)

東京港、横浜港はWebサイト資料等によるH24.7時点、名古屋港はWebサイト資料によるH24.9時点

その他港湾は「数字でみる港湾2012」でH24.6.1時点

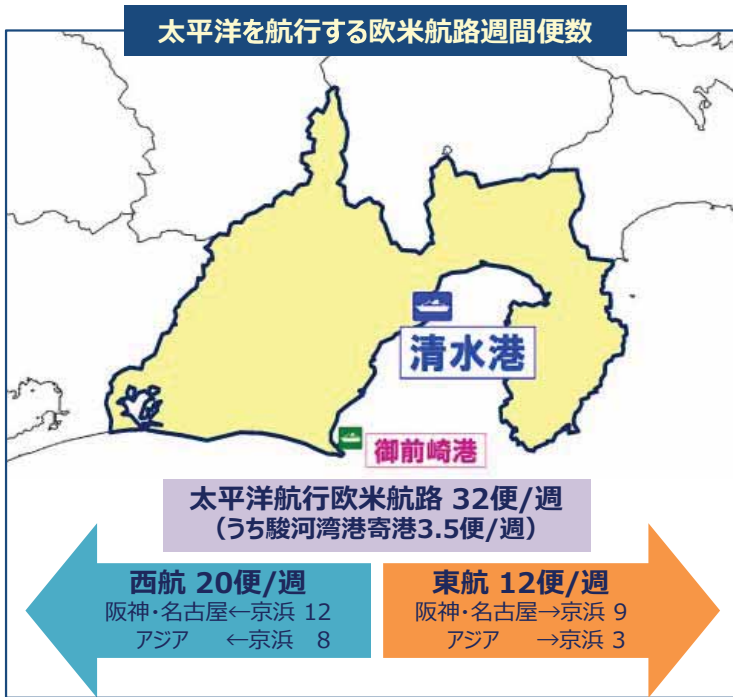
H23年取扱個数は「数字でみる港湾2012」による輸出入合計(速報値)※内買フィーダー含まない

注1: 北米航路は西岸と東岸の合計

注2: 北米と欧州双方に寄港する航路は、「北米」「欧州」それぞれに1便ずつ計上

注3: 中国航路の便数は韓国・中国航路の便数を含む

駿河湾港の外貿定期コンテナ定期航路ネットワーク  
[航路数23航路/週あたり便数26.5便]



## (4) 内貿定期RORO航路

## ■環境に優しい、陸上輸送との接続性の高い輸送サービス

- ・ 苅田港、大分港を結ぶRORO船が週4便就航しており、東海地方と九州間の長距離貨物輸送において重要な役割を果たしている。
- ・ 北部九州港湾の韓国・中国を結ぶ国際RORO航路との接続により、国際複合一貫輸送サービスへの新たな需要が期待される。

## 【内貿定期RORO航路の概要】

＜船社：商船三井フェリー(株)＞

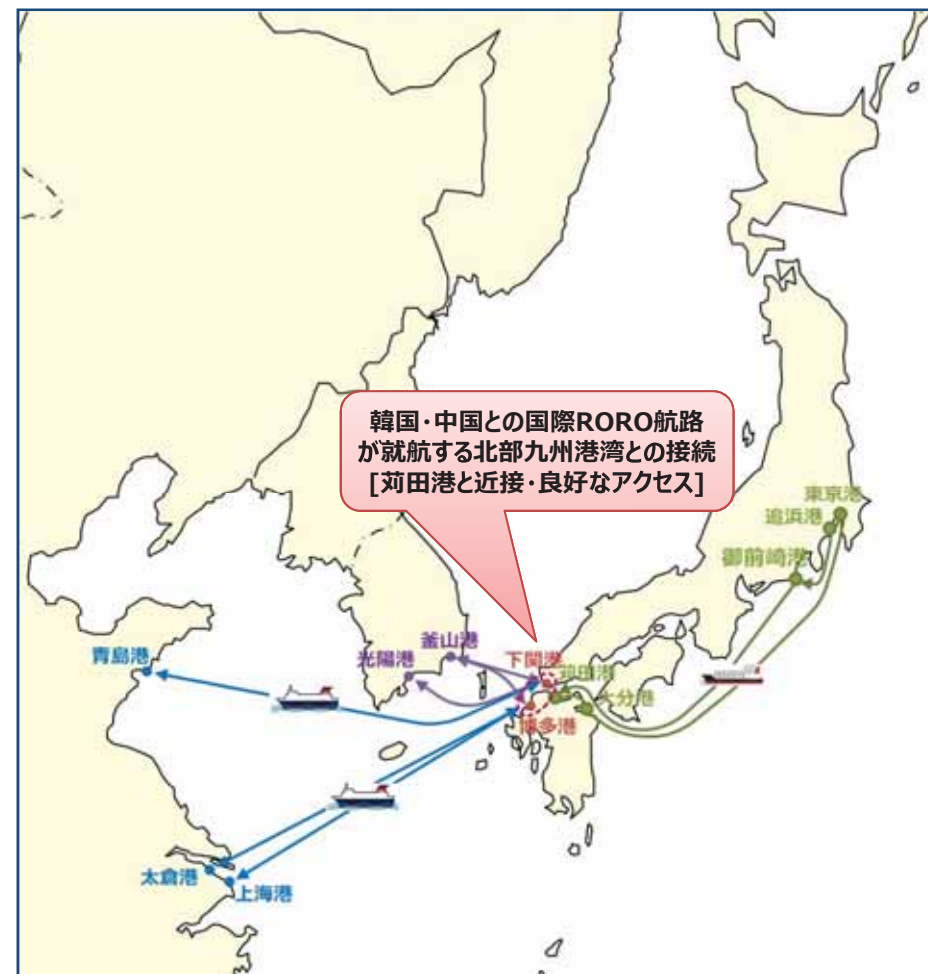


## 九州（苅田）内貿RORO航路の概要

船名	便数	御前崎港スケジュール	寄港地	御前崎港からの所要時間
むさし丸	2便/週	木(4:15着6:15発) 日(5:30着8:00発)	御前崎→苅田→(大分)→ 東京→御前崎(※大分港寄港は1便)	苅田22h(翌日早朝着) 大分41.5h(翌々日深夜着)
みやこ丸	2便/週	火(2:00着4:00発) 金(5:45着7:30発)	御前崎→苅田→大分→追浜→御前崎	苅田24h(翌日早朝着) 大分35h(翌々日昼・深夜着)

## ■九州（苅田）航路内貿RORO船の船型

船名	GT	DWT	船長 (m)	船幅 (m)	喫水 (m)
むさし丸	13,927	6,389	166.0	27.0	7.0
みやこ丸	8,015	5,737	156.8	24.0	6.3



## 北部九州港湾に就航する国際RORO航路の概要

航路	区分	便数	船社	船舶諸元			航行時間
				船名	GT	積載量	
下関－青島(中国)	フェリー	週2便	オリエンツフェリー(株)	ゆうとびあ	26,906	265TEU	26時間
下関－釜山(韓国)	フェリー	日1便	関釜フェリー(株) 金関フェリー(株)	はまゆう	16,187	140TEU	13時間
				星希(SEONG HEE)	16,875	140TEU	
下関－太倉(中国)	RORO	週2便	上海下関フェリー(株)	UTORIA IV	14,250	143TEU	38時間
下関－光陽(韓国)	フェリー	週3便	光陽フェリー(株)	GWANGYANG BEECH	15,971	200TEU	9時間
博多－釜山(韓国)	フェリー	日1便	カメリアライン(株)	ニューかめりあ	19,961	220TEU	6時間
博多－上海(中国)	RORO	週2便	上海スーパーエクスプレス(株)	SHANGHAI SUPER EXPRESS	16,350	121TEU	28時間

資料：フェリー・旅客船ガイド(日刊海事通信社)、海上定期便ガイド2012年版(内航ジャーナル)等より作成

## (5) 県内交通ネットワーク

## ■進展する陸・海・空の交通ネットワーク

- ・東名高速道路及び新東名高速道路の東西軸と南北に縦断する高規格幹線道路等による「はしご型」の道路ネットワークをはじめ、富士山静岡空港の供用開始、駿河湾港の外内貿定期航路網など、陸・海・空の交通ネットワークの拡充が着実に進んでいる。





## 2. 2 保有機能

### (1) コンテナ輸送機能

#### ■コンテナバースを5バース保有、水深15m岸壁 1バースを整備中

- ・清水港には、水深12m岸壁3バースの「袖師コンテナターミナル」(昭和57年供用開始)と、水深15m岸壁1バース(耐震)の「新興津コンテナターミナル」(平成15年暫定供用、平成18年全面供用開始)の2つのターミナルが整備。
- ・現在、新興津第2バース(水深15m岸壁1バース[耐震])が平成25年に暫定供用、平成28年に全面供用開始に向けて整備中。
- ・御前崎港には、水深14m岸壁1バース(耐震)の「女岩地区西埠頭コンテナターミナル」(平成16年供用開始)が整備。



清水港外貿コンテナターミナル利用状況と整備計画



御前崎港外貿コンテナターミナル利用状況と整備計画

## 2. 2 保有機能

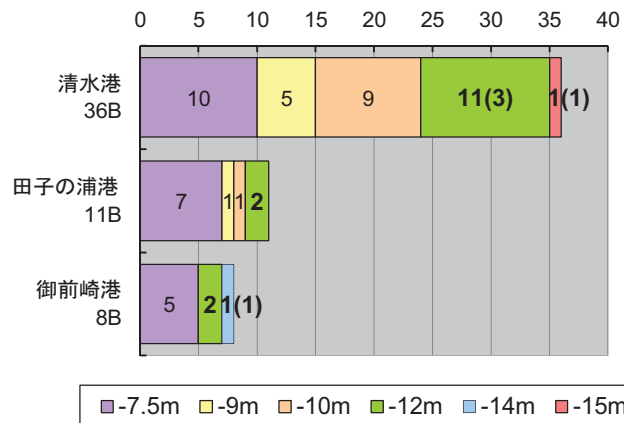
### (2) バルク輸送機能

#### ■バルク対応の水深12m岸壁を12バース保有

- ・水深7.5m以上の公共バース数は55バース、水深12m以上は17バースを保有(全体の3割)。
- ・バルク対応バースは、水深12mが最大クラスで、12バースを保有(清水港8B、田子の浦港2B、御前崎港2B)。

駿河湾港の水深7.5m以上の水深別岸壁数

※( )内はコンテナ利用バース数で内数



#### ■輸入穀物輸送の港湾間連携(清水港富士見埠頭の-14m化計画)

- ・駿河湾港へ入港する輸入とうもろこし輸送船27隻のうち9隻(5~6万 DWTハンディマックス型)が、清水港と田子の浦港への2港寄り。
- ・国際バルク戦略港湾である名古屋港との穀物輸送連携を図るため、清水港ではパナマックス船の満載入港を可能とする水深14m化(既存埠頭の増深)を計画。清水港や田子の浦港との港湾間連携により、安価で安定的な穀物輸送、物流コストの削減を目指している。

駿河湾港の穀物輸送連携の実態



●名古屋港における穀物輸送の港湾間連携  
⇒安価で安定的な輸送の実現



物流コスト削減効果	連携港湾(トウモロコシ)
	【清水港・田子の浦港・衣浦港の計】 ・名古屋港からの2港寄り等
2015年	9.3億円
2020年	11.5億円

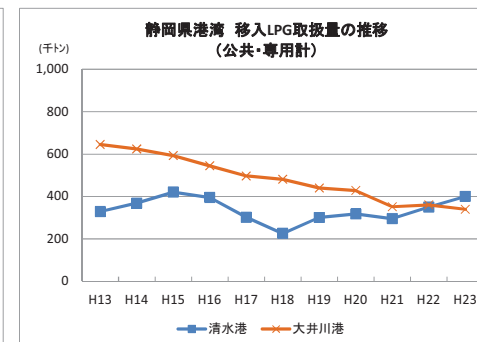
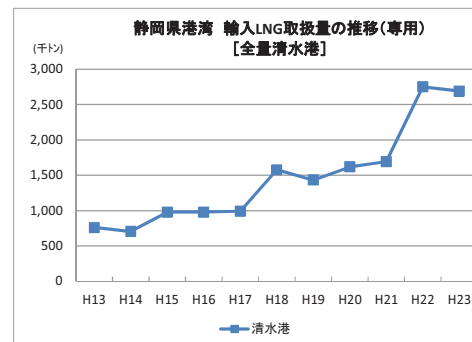
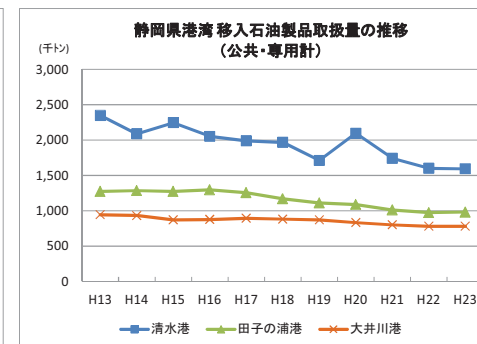
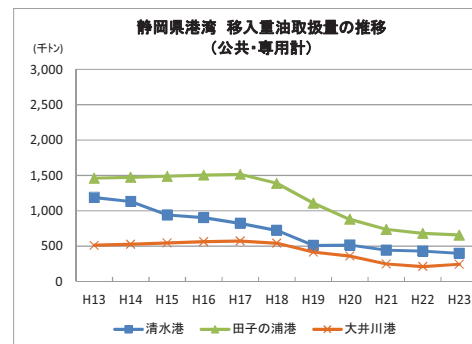
※連携以外の船舶の大型化による削減効果も含む

(資料)「名古屋港 国際バルク戦略港湾(穀物)計画書 概要」H23年3月 名古屋港管理組合より

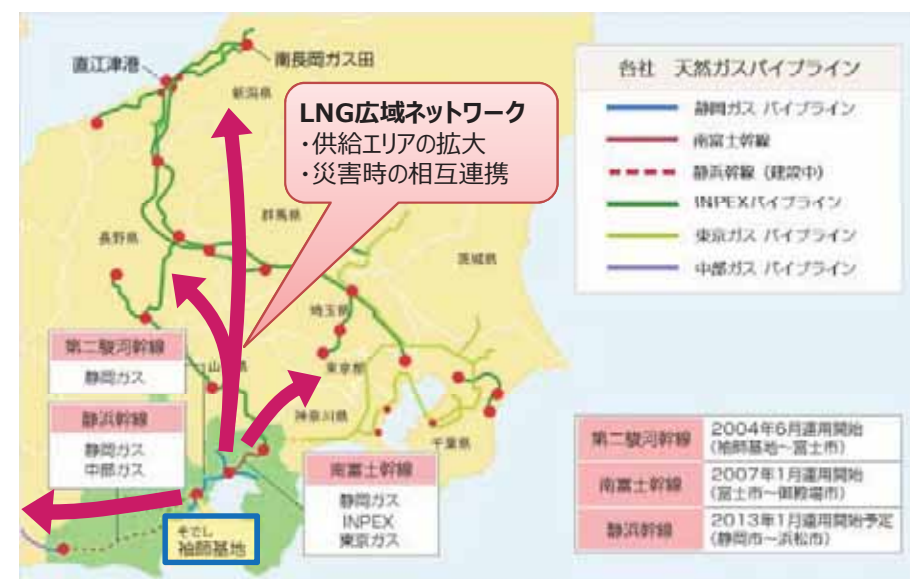


### ■エネルギー需要への安定供給

- ・清水港、田子の浦港、大井川港では、石油類(重油・石油製品)やLNGの流通配分基地を形成。県内のエネルギー需要に対応。
- ・県民生活及び地域産業へのエネルギーの安定供給、災害時の応急・復旧において、重要性の高い臨海部取扱拠点。
- ・県内のLNGパイプライン建設が着実に進む中、将来的には首都圏や名古屋圏等との広域供給ネットワークが形成され、LNG供給の相互連携が可能。



静岡県港湾のエネルギー関連貨物の取扱状況



LNGの広域パイプラインネットワーク





### ■整備が進む津波・高潮防災施設

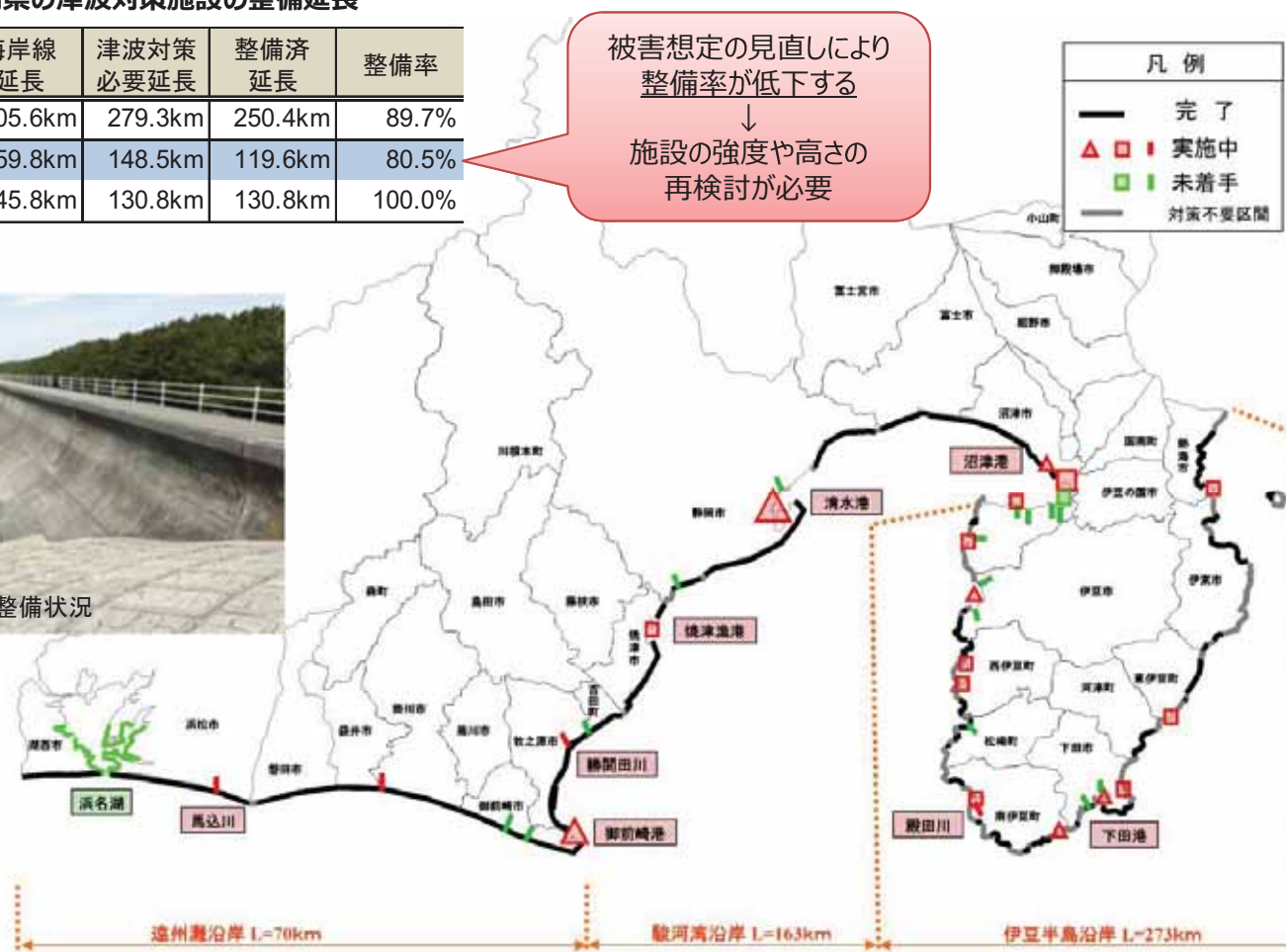
- ・静岡県の海岸線延長505.6kmのうち、津波対策として整備が必要な延長は279.3km。
- ・防波堤や防潮堤、水門・陸閘等の整備完了延長は平成23年度末現在で250.4km、整備率は89.7%。
- ・港湾・漁港海岸の整備率は80.5%で、港湾海岸の整備が遅れている状況にある。

現在の静岡県の津波対策施設の整備延長

	海岸線 延長	津波対策 必要延長	整備済 延長	整備率
合計	505.6km	279.3km	250.4km	89.7%
港湾・漁港海岸	259.8km	148.5km	119.6km	80.5%
他所管海岸	245.8km	130.8km	130.8km	100.0%



富士海岸防潮堤の整備状況



資料：静岡県防災・原子力学会議 第1回津波対策分科会資料(H23.8.2)より抜粋

静岡県の津波対策施設（防波堤、防潮堤、水門・陸閘）の整備状況図

# ■港湾・漁港における危機事案

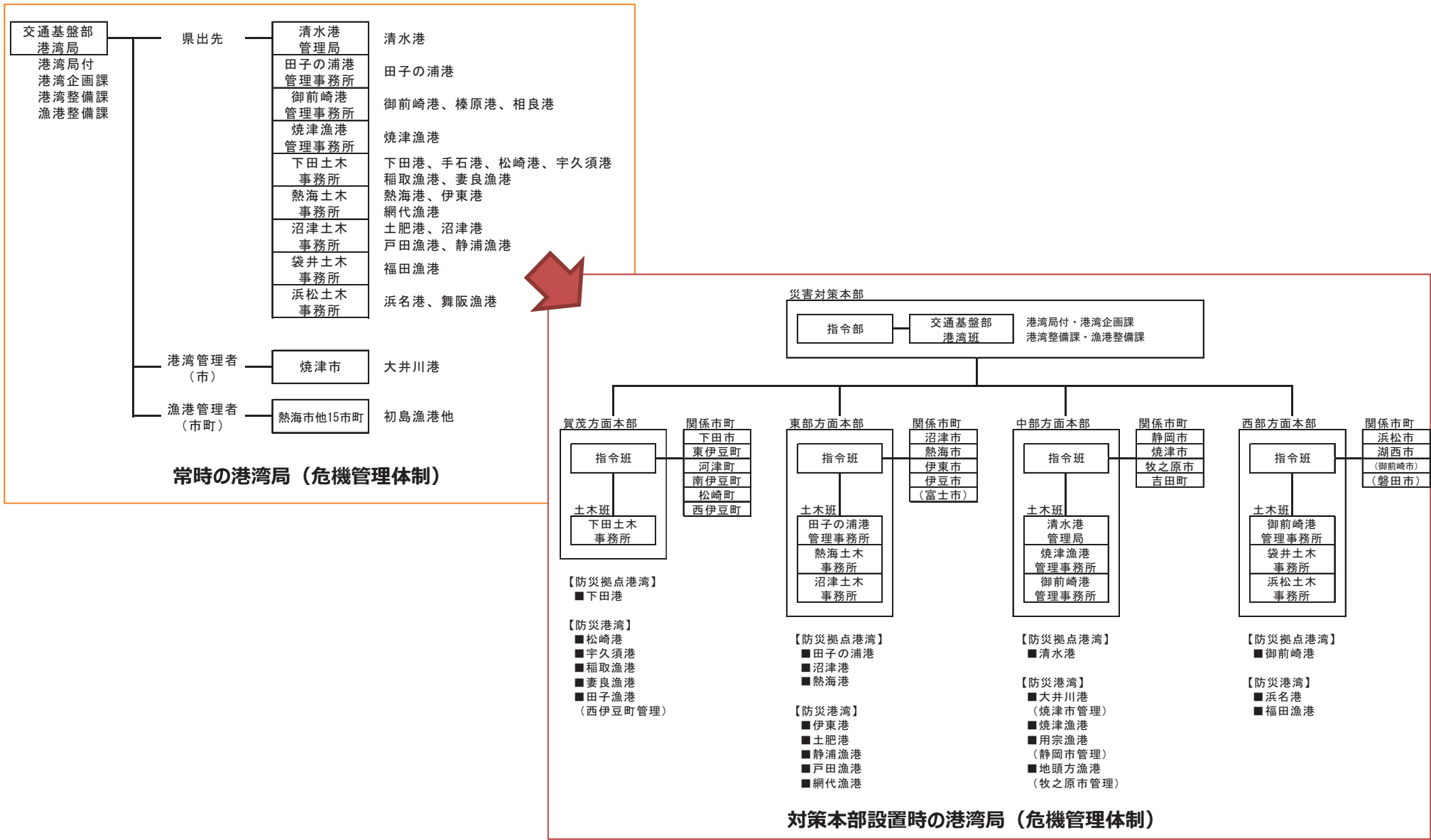
・静岡県港湾・漁港における危機事案は、“ふじのくに”危機管理計画で定義した事案と港湾・漁港に特有の事案が想定される。

## 静岡県港湾・漁港において想定する危機事案

区分				対象港湾	対象漁港	備考
“ふじのくに”危機管理計画 基本計画	地域防災計画	地震・津波		全港湾	全漁港	
		原子力災害		御前崎	福田・地頭方	浜岡原発から半径30kmの範囲
		火山活動	伊豆東部火山群	伊東	宇佐美	
			富士山	清水、田子の浦、熱海、沼津	網代、静浦、内浦、由比、初島、西浦	
		風水害		全港湾	全漁港	
		大火災		全港湾	全漁港	
		大規模事故	船舶事故	全港湾	全漁港	
			沿岸排出油事故	全港湾	全漁港	
	国民保護計画			全港湾	全漁港	
	コンビナート等防災計画			清水	—	
	感染症対策			全港湾	全漁港	
	家畜伝染病対策			全港湾	全漁港	
	食の安全対策			全港湾	全漁港	
	環境汚染対策			全港湾	全漁港	
その他	荷役機械故障		全港湾	全漁港		

■常時及び対策本部設置時の危機管理体制

- ・常時及び港湾局単独で対応可能な危機事案における危機管理体制は左図に示すとおりで、必要に応じ対策本部を設置する。
- ・重大な事案が発生した又は発生する恐れのある危機事案や港湾局以外の部局にまたがる危機事案が発生した場合は、右図に示す危機管理体制として、知事を本部長、各部長を本部員とする対策本部を設置する。

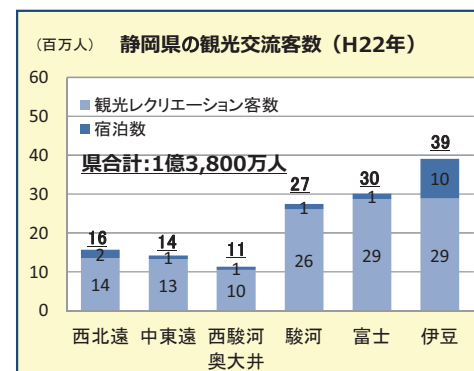




## (4) 交流・観光・環境機能

## ■多彩で豊富な交流・観光資源

- ・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され、県内外からの観光客など多くの利用で賑わっている。
- ・清水港には西伊豆の土肥港を結ぶ「駿河湾フェリー」が就航し、伊豆観光の玄関口となっており、年間約20万人弱が利用。
- ・清水港には大型クルーズ船の受入施設があり、年間10隻程度の外内航クルーズ船が寄港。
- ・県内や周辺圏域の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される。

ふじのくに田子の浦みなと公園  
(完成イメージ図)世界の豪華客船が着岸する国際交流拠点  
(清水港日の出・5号岸壁)清水マリナーパーク  
(エスメール日の出、人工海浜、イベント広場)

エスパルスドリームプラザ

駿河湾フェリー発着場所  
(日の出埠頭)

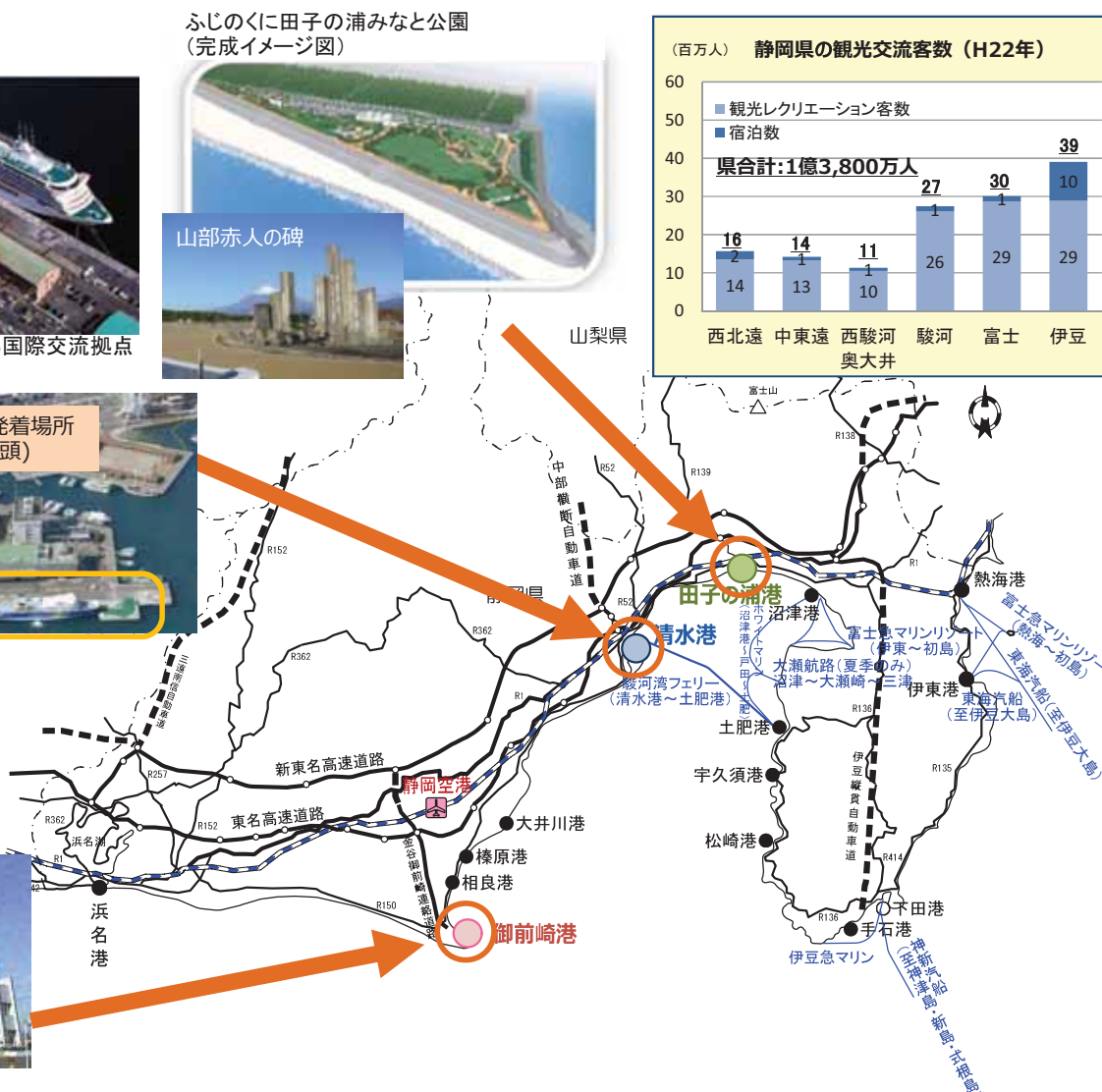
御前崎港の人工海浜



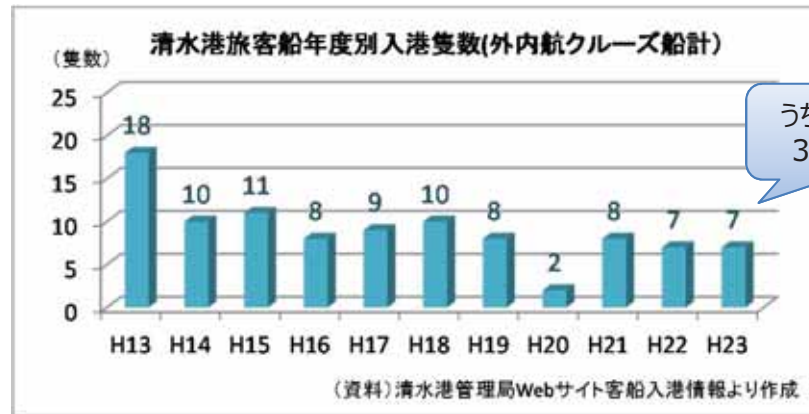
御前崎海鮮なぶら市場



御前崎市観光物産会館なぶら館



## 我が国に寄港する外内航クルーズ船の状況①



## 大型化が進む外航クルーズ船

船名	船型<総トン数>	船幅	乗客定員
飛鳥Ⅱ (邦船最大のクルーズ船) 初就航:1990年	<50,142トン> マスト高 45m 必要岸壁水深 9m程度 満載喫水 7.8m 全長241m	29.6m	872人
Legend of the Seas (中国発着クルーズで日本に頻りに寄港するクルーズ船) 初就航:1995年	<69,130トン> マスト高 50m 必要岸壁水深 9m程度 満載喫水 7.7m 全長264m	32.0m	1,804人
Voyager of the Seas (2012年、日本に32回寄港予定の大型クルーズ船) 初就航:1999年	<137,276トン> マスト高 63m 必要岸壁水深 10m程度 満載喫水 8.8m 全長311m	38.6m	3,114人
Queen Mary 2 (日本に寄港した最大のクルーズ船) 初就航:2004年	<148,528トン> マスト高 62m 必要岸壁水深 12m程度 満載喫水 10.3m 全長345m	41.0m	2,592人
Oasis of the Seas (世界最大のクルーズ船) 初就航:2009年	<225,282トン> マスト高 65m 必要岸壁水深 11m程度 満載喫水 9.1m 全長360m	64.0m	5,400人

出典:「クルーズシップコレクション2010/2011」(海客プレス社)」、船社代理店への聞き取り調査を基に国土交通省港湾局作成。

(出典)「国土交通省 港湾懇談会(第3回)資料2-2 -論点(たたき台)に関するデータ- (H24.7.5)」より抜粋

## 外航クルーズ船の寄港実績 (2011年)

(単位:回)

順位	港名	2011年		
		合計	外国船社	日本船社
1	横浜	119	9	110(35)
2	神戸	107	6	101(24)
3	博多	55	26	29(7)
4	那覇	53	37	15(5)
5	石垣	49	42	7(3)
5	名古屋	28	1	27(1)
7	宮之浦	23	0	23(0)
8	長崎	21	17	4(2)
9	広島	19	6	13(0)
10	鹿児島	18	8	10(1)
11	小樽	16	3	13(1)
12	大阪	15	5	10(1)
13	東京	14	0	14(1)
14	杤形	11	1	10(0)
14	敦賀	11	0	11(2)
16	青森	10	2	8(0)
17	別府	9	4	5(0)
18	徳島小松島	7	0	7(2)
18	香深	7	0	7(0)
18	岩国	7	0	7(0)
18	高松	7	0	7(0)
18	八代	7	0	7(1)
	その他	195	10	186(18)
	合計	808	177	631(104)

出典:「数字でみる港湾2012」より作成

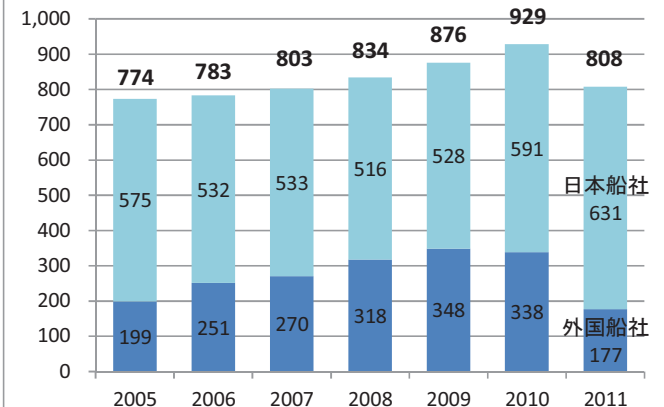
原資料:国土交通省港湾局産業港湾課調べ

(注)外国船社は全て外航クルーズ

日本船社は、「ふじ丸」「飛鳥Ⅱ」「にっぽん丸」「はしふいつくびいなす」の4隻のみ  
日本船社の括弧書きは外航クルーズで内数

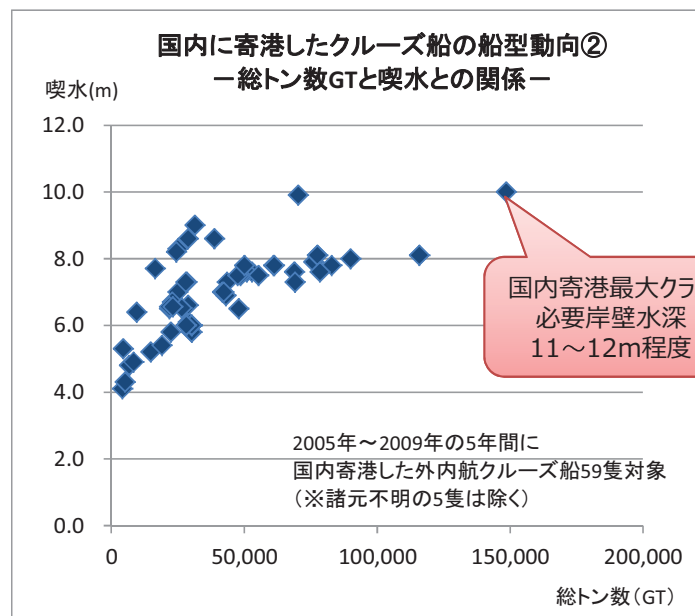
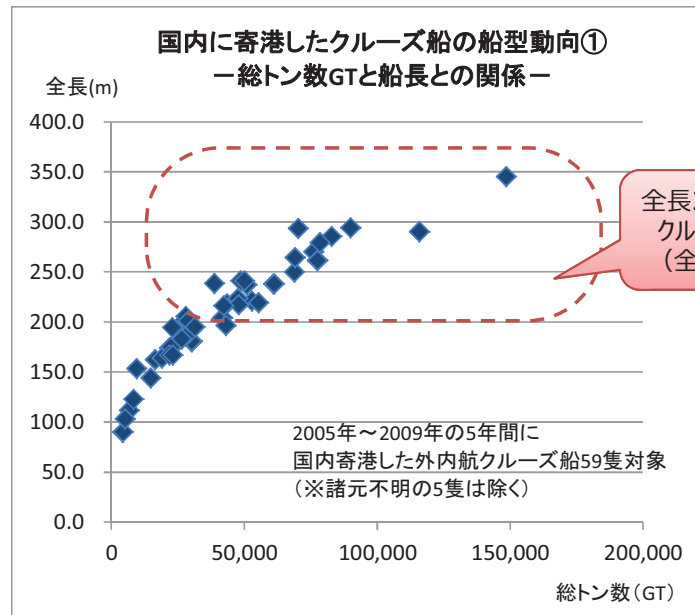
## 我が国港湾へのクルーズ船寄港実績

(寄港回数)

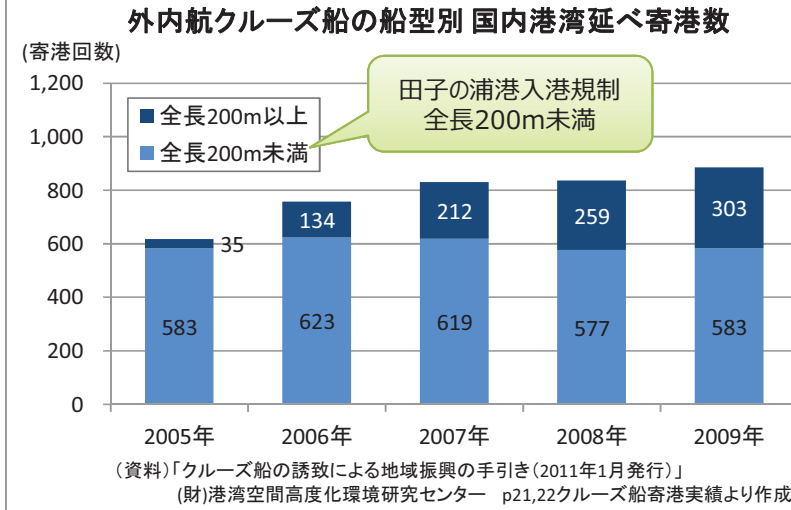


(資料)「数字で見る港湾2012」より作成

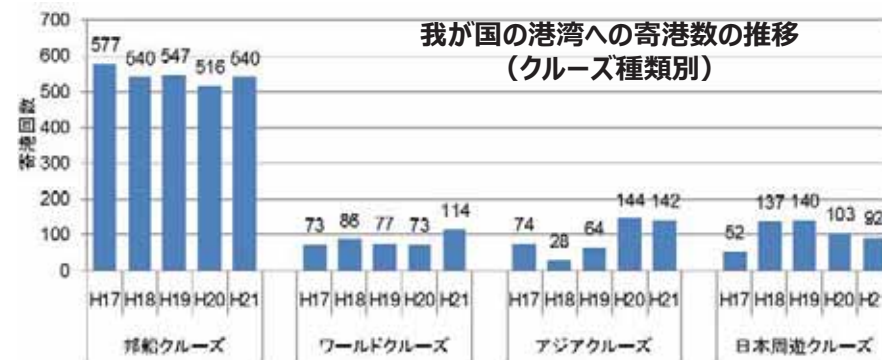
## 我が国に寄港する外内航クルーズ船の状況②



(資料)「クルーズ船の誘致による地域振興の手引き (2011年1月発行)」  
(財)港湾空間高度化環境研究センター p21,22クルーズ船寄港実績より作成



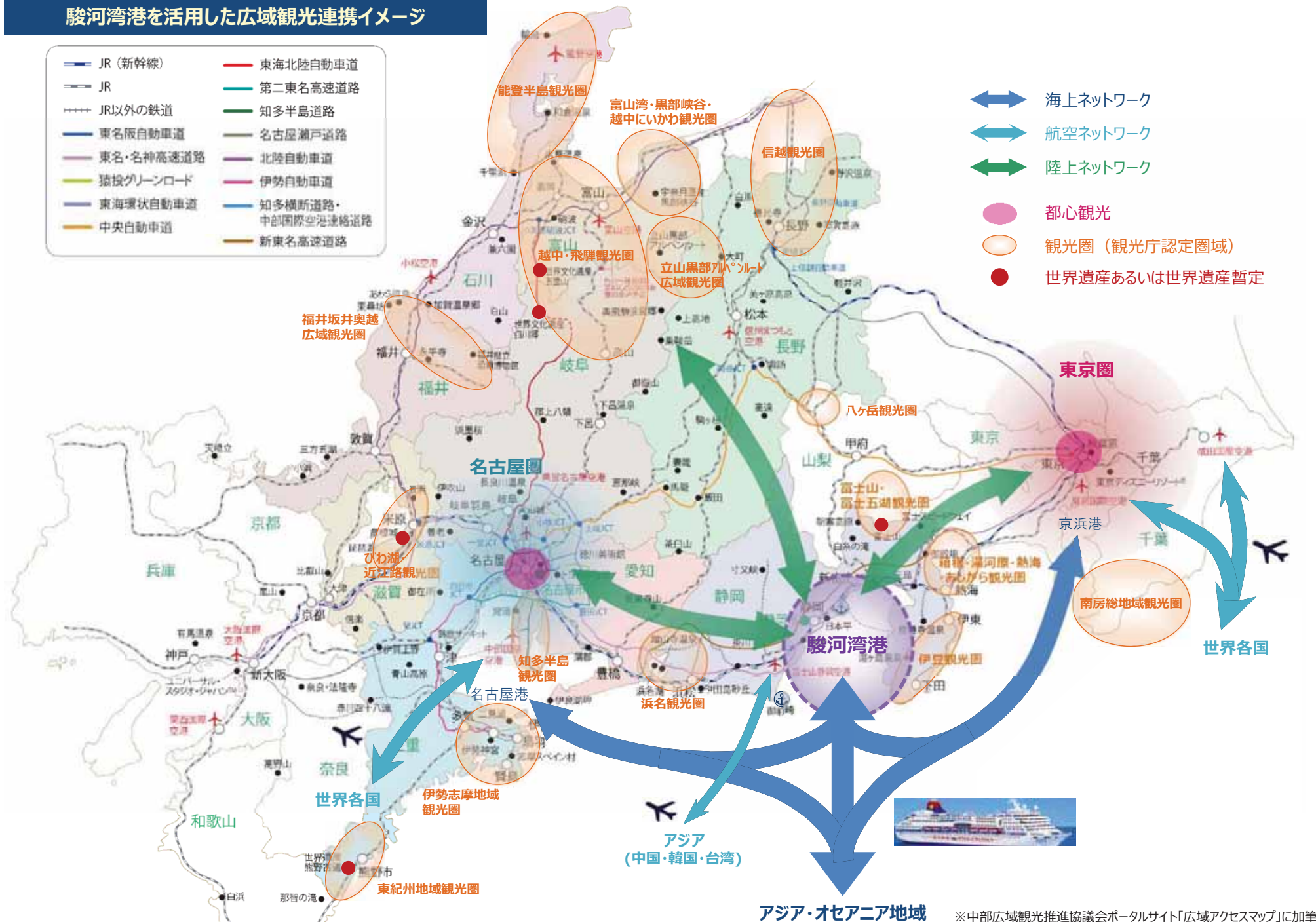
クルーズの種類	寄港実績 2005～2009	概要
邦船クルーズ	・国内116港 ・延べ2,720回寄港	国内クルーズ船社所有4隻による国内の港を発着港とするクルーズ。乗客ほとんどが日本人。
ワールドクルーズ	・国内28港 ・延べ423回寄港	複数のクルーズエリアを跨いで行われる長期間のクルーズ。日本への乗客は欧米客が中心。
アジアクルーズ	・国内18港 ・延べ452回寄港	アジアの港を巡る中型～大型のクルーズ船によるショートクルーズ。日本への乗客は台湾・中国からが多い。
日本周遊クルーズ	・国内40港 ・延べ524回寄港	小型のブティック船により日本国内を2週間程度かけて巡るクルーズ。客層は欧米客が中心。



(資料)「クルーズ船の誘致による地域振興の手引き (2011年1月発行)」  
(財)港湾空間高度化環境研究センター p15資料を抜粋



## 駿河湾港を活用した広域観光連携イメージ



■伊豆観光を支える湾内交通ネットワーク(駿河湾横断フェリー／西伊豆観光遊覧船)

- ・駿河湾には、清水港と土肥港を結ぶ「駿河湾フェリー」が就航している。現在、この延長約30kmの駿河湾横断ルートを「県道223号清水港土肥線」として認定する手続きを行っている。観光・交流振興を目的とした海上区間の県道認定は全国初の試み。
- ・かつては、田子の浦港～土肥港のフェリー航路(現駿河湾フェリーの前身)や清水港～下田港のTSL航路(フェリー)が就航していた。
- ・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、大瀬崎や堂ヶ島、下田などには観光遊覧船が就航しており、夏の観光シーズンには多くの観光客で賑わいを見せる。

- ・駿河湾には、清水港と土肥港を結ぶ「駿河湾フェリー」が就航している。現在、この延長約30kmの駿河湾横断ルートを「県道223号清水港土肥線」として認定する手続きを行っている。観光・交流振興を目的とした海上区間の県道認定は全国初の試み。
- ・かつては、田子の浦港～土肥港のフェリー航路（現駿河湾フェリーの前身）や清水港～下田港のTSL航路（フェリー）が就航していた。
- ・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、大瀬崎や堂ヶ島、下田などには観光遊覧船が就航しており、夏の観光シーズンには多くの観光客で賑わいを見せる。





### ■水産業の6次産業化、観光業との連携

- ・駿河湾の各港では沿岸域や沖合から、様々な魚が水揚げされており、また、遠洋漁業も昔から盛んでマグロ、カツオが大量に水揚げされている。
- ・沼津のアジ等の干物、焼津の鰹節やはんぺん・かまぼこ等練製品のほか、駿河湾から遠州灘にかけてはしらす干しなど、地域ごとに一流の水産加工品が生産されている。
- ・各港では、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されている。

焼津魚市場新屋売場の見学施設



焼津漁協直売店「ヤイツツナコープ」



御前崎港みなとかつお祭り



水産業の振興とにぎわいづくり



由比桜えびまつり



※静岡市水産漁港課イベント情報Webサイトより引用

田子の浦港のしらす祭り



清水港マグロまつり



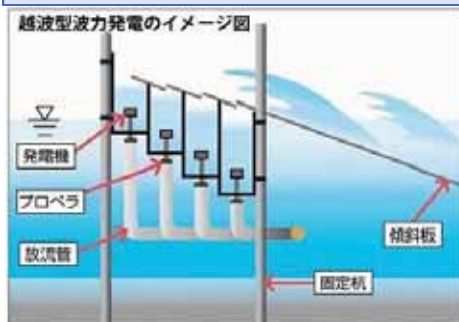
沼津水産祭りイベント風景



### ■新エネルギー導入計画が進む駿河湾臨海部エリア

- ・平成24年7月1日よりスタートした「再生可能エネルギーの固定価格買取制度」により、メガソーラーと言われる大規模太陽光発電所(出力1メガワット程度以上)の計画が相次いで発表され、臨海部の広い用地を活用した太陽光発電施設の設置が全国各地で計画されている。
- ・駿河湾臨海部では、清水港において、鈴与グループ倉庫の屋根を活用した「清水港メガソーラー計画(2012年度稼働予定)」のほか、中部電力用地内での「メガソーラーしみず(2015年2月稼働予定)」、JFEエンジニアリング用地内に「JFEソーラーパワー清水(2015年1月稼働予定)」の大規模な太陽光発電事業に着手している。
- ・御前崎港内では既に風力発電施設が3基設置されているほか、相良港や御前崎港海域における「越波型波力発電」の実証実験が予定されているなど、臨海部空間を活かした自然エネルギー導入の動きが進んでいる。

#### 【越波型波力発電の実証実験】 相良港、御前崎港海域



※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へ～

#### 駿河湾臨海部の新エネルギー発電事業計画



#### 【太陽光発電施設】清水港内

名称	稼働予定	総出力	事業者
①清水港メガソーラー	2012年度	1.3MW	鈴与グループ
②JFEソーラーパワー清水	2015年1月	10.0MW	JFEエンジニアリング
③メガソーラーしみず	2015年2月	8.0MW	中部電力

※新聞記事や各社Webサイト公表資料より作成

#### 【風力発電施設】御前崎港内

名称	設置年度	定格風力
①ぶんぶん	H8年度	300Kw
②くるくる	H13年度	660Kw
③ウインクル	H15年度	1,950Kw

①ぶんぶん



②くるくる



③ウインクル



■中部電力「メガソーラーしみず」のイメージ図



(出典) 中部電力Webサイト 公表資料より抜粋

(出典) 静岡県御前崎港管理事務所Webサイトより抜粋

### 3. 駿河湾港の果たすべき役割と将来像

#### 3. 1 駿河湾港の果たすべき役割

##### 【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



## 4. 基本方針と取り組み施策

### 4. 1 基本方針

#### 【3つの役割】

【物流・産業】  
Support 支援

#### 【基本方針】 既存施設の有効活用と、真に効果的な投資による 物流機能の強化

- 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
- 内陸拠点との連携強化

【防災・危機管理】  
Safety 安全

#### 「みなと継続計画」に基づく、着実な施設整備による 危機対応力の強化

- 防護・避難対策の拡充
- 緊急対応力の強化
- 物流機能継続性の確保
- 広域連携への対応

【交流・生活・環境】  
Spark 活気

#### 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

- 交流機能の強化
- レクリエーション機能の強化
- 自然環境の保全

## 4. 2 将来像と基本方針のまとめ

### 【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」

世界同時不況  
東日本大震災  
超円高  
生産拠点の海外シフト  
アジア交流人口の拡大  
Etc

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  
巨大地震・津波の発生懸念  
国際交流の進展

【物流・産業】

Support 《支援》

既存施設の有効活用と、真に効果的な投資による物流機能の強化

【防災・危機管理】

Safety 《安全》

「みなと継続計画」に基づく、着実な施設整備による危機対応力の強化

【交流・生活・環境】

Spark 《活気》

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

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

### 【駿河湾港の果たすべき役割（3S）】

### 【物流・産業】 Support 《支援》

#### 既存施設の有効活用と、真に効果的な投資による物流機能の強化

##### 【基本方針】

##### 【取り組み施策】

#### 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
- ②多様なニーズに対応可能なコンテナターミナルの整備
- ③外内貿ROROターミナルの強化
- ④バルク貨物船の大型化への対応促進
- ⑤備蓄機能の拡充

#### 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
- ③循環資源貨物取扱機能の強化
- ④遊休用地への産業導入の促進

#### 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】 Safety 《安全》

「みなと継続計画」に基づく、着実な施設整備による危機対応力の強化

### 【基本方針】

### 【取り組み施策】

#### E. 防護・避難対策の拡充

- ① 防波堤のねばり強い構造への改良
- ② 津波・高潮防護ラインの性能の再点検と整備促進
- ③ 避難施設の拡充と避難ルートの確保
- ④ 船舶及び滞留者等の避難対策の強化

#### F. 緊急対応力の強化

- ① 緊急物資輸送用の耐震強化岸壁の再点検と整備促進
- ② 緊急時利用スペースの必要規模と配置の見直し
- ③ 緊急物資輸送経路の再点検と整備促進
- ④ エネルギー関連岸壁・道路の再点検と整備促進
- ⑤ 漂流物（流木、コンテナ、船舶等）対策の強化

#### G. 物流機能継続性の確保

- ① 地震防災マニュアルの見直しとこれを包括する「みなと継続計画」の構築
- ② 産業活動維持用の耐震強化岸壁の確保
- ③ 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

#### 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 広域的ながれき処分体制への支援

**【交流・生活・環境】 Spark 《活気》****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****【基本方針】****【取り組み施策】****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
- ⑤ 港湾景観の改善促進

**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
- ② 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 港湾運営における再生エネルギー利用の促進