

# 「駿河湾港アクションプラン」推進計画

## 検討委員会（第3回委員会）説明資料



平成25年3月27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。

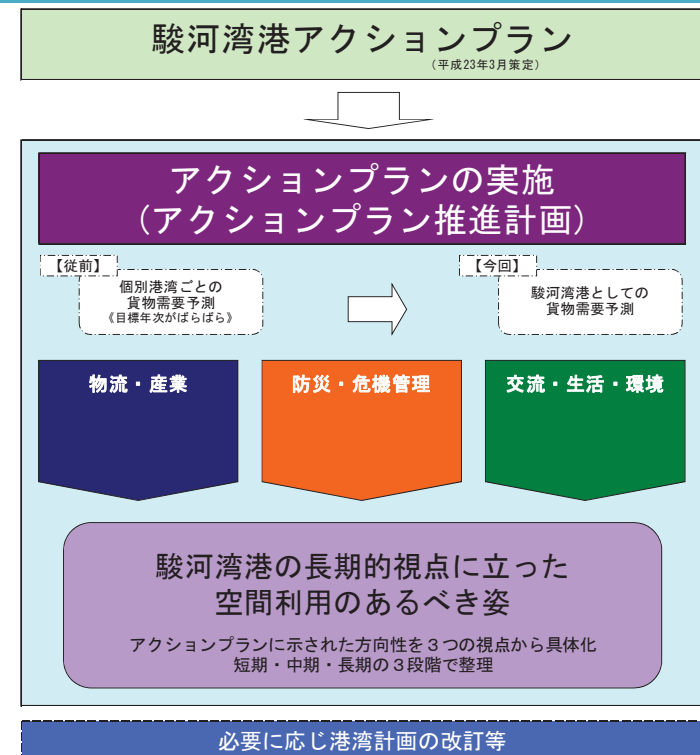
### 【策定の内容】

- 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

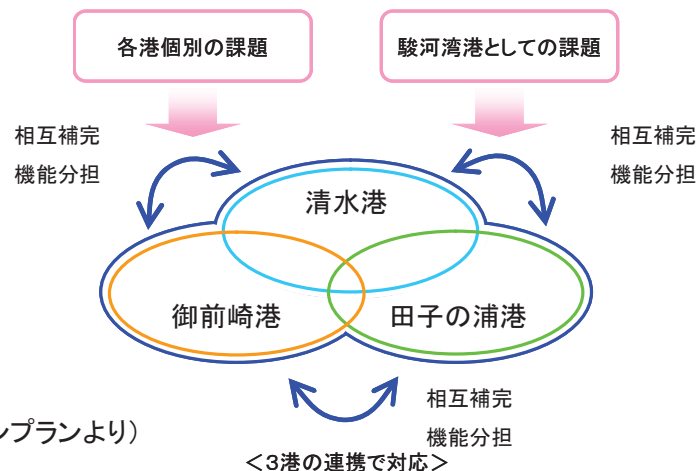
### 【策定の視点】

- 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



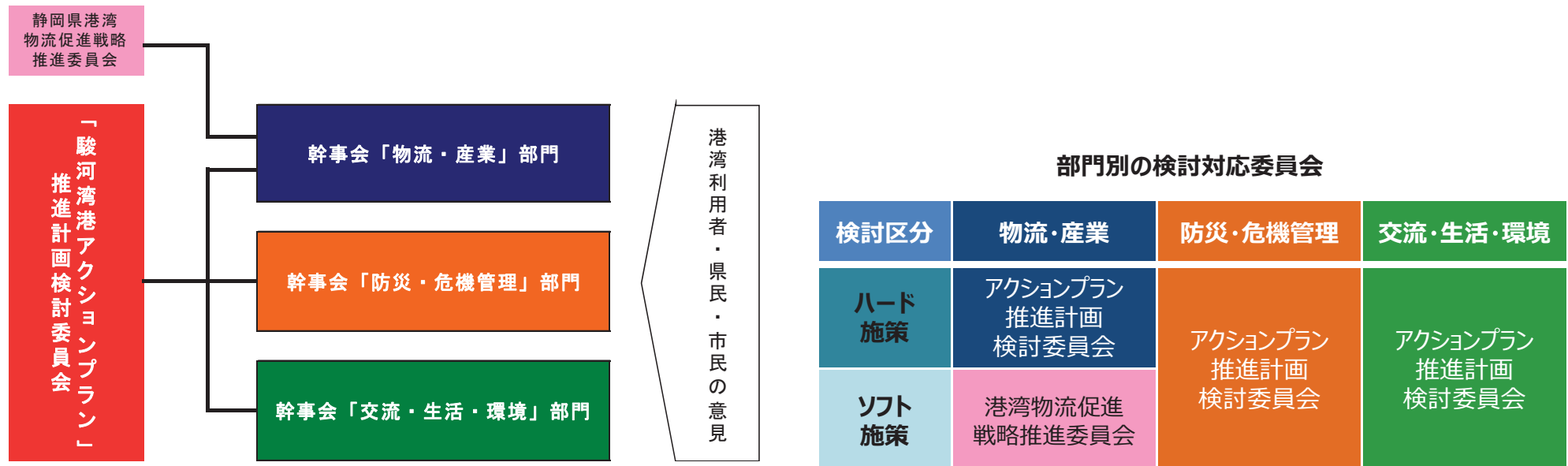
## 序. 2 推進計画策定の進め方

### 【策定の進め方】

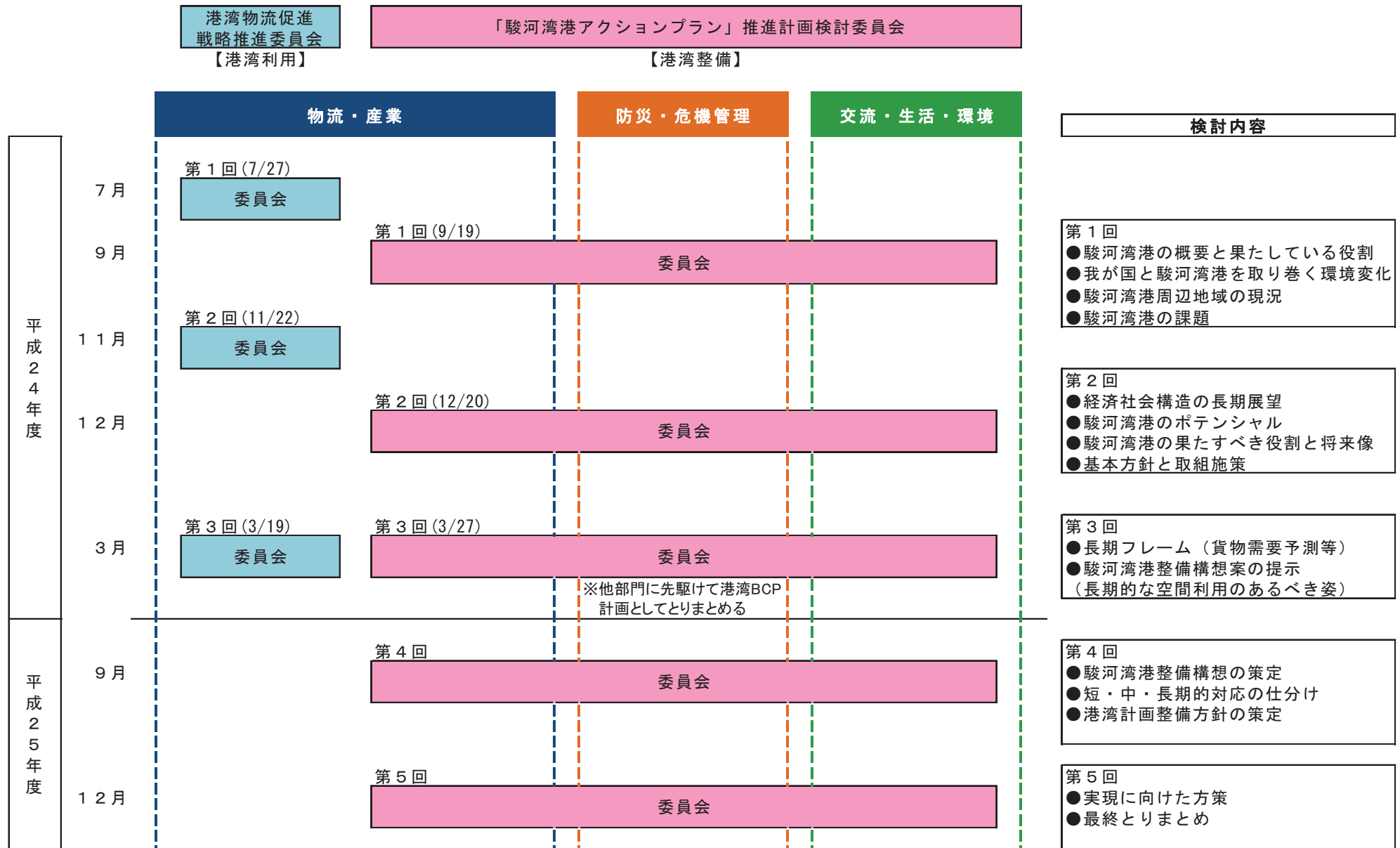
- 学識経験者や関係業界団体、行政機関からなる『「駿河湾港アクションプラン」推進計画検討委員会』において検討する。
- 港湾ニーズを的確に捉え、3港の分担・連携を明確にするため、「物流・産業」、「防災・危機管理」、「交流・生活・環境」の機能ごとに3部門に分けて検討を進める。
- なお、「物流・産業」部門のソフト施策(港湾利用)については、別途『静岡県港湾物流促進戦略推進委員会』において検討を進めており、本推進計画策定にあたっては、その検討結果を適宜反映させるものである。
- 委員会の下部組織として、部門ごとに「幹事会」を設置する。
- PC(パブリックコメント: Public Commnetの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

## 本資料の構成（目次）

駿河湾港の課題（現状の課題）

第1回委員会



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回委員会



1

主な取組施策の展開イメージ



2

駿河湾港の機能分担と連携のあり方



3

駿河湾港各港の長期的空間利用のイメージ

### （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（第2回委員会検討内容）

## 【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」

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）】

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

【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

駿河湾港  
取扱貨物の  
将来需要  
の見通し

→ 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

- 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

静岡県  
みなと機能  
継続計画  
（みなとBCP）  
の策定と推進

→ E. 避難・防護対策の拡充

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

→ F. 緊急対応力の強化

①臨海部防災拠点の整備促進  
②SOLAS対応等の保安対策の強化  
③エネルギー関連施設の再点検と整備促進  
④漂流物（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産業活動維持用の耐震強化岸壁等の確保  
②駿河湾港内でのバックアップ体制に配慮した施設規模と配置の見直し

→ H. 広域連携への対応

①周辺地域との広域支援体制や代替機能の確保  
②県内の広域的ながれき処分体制への支援

【交流・生活・環境】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

都市・漁村  
機能と港湾  
との融合

→ 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

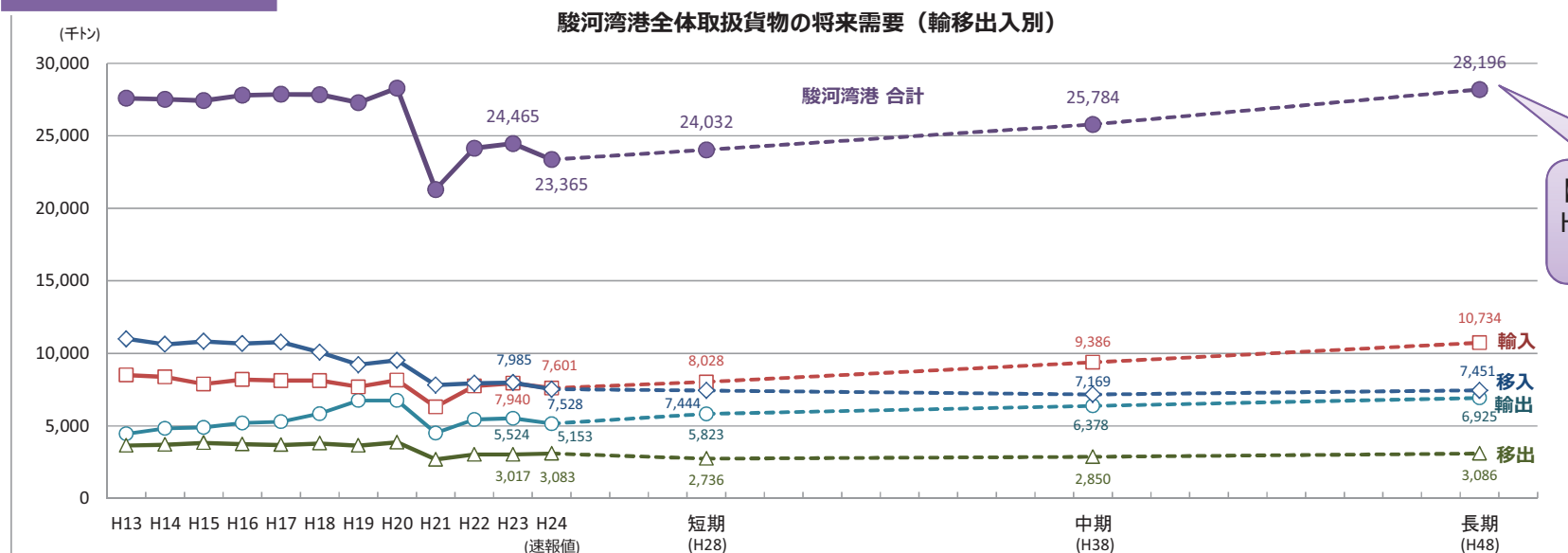
①水質・底質改善の継続 ②海洋投棄に代わる土砂処分場の確保  
③港湾における再生可能エネルギー利用の促進

# 1. 主な取組施策の展開方向

## 1. 1 「物流・産業」に関わる施策の展開イメージ

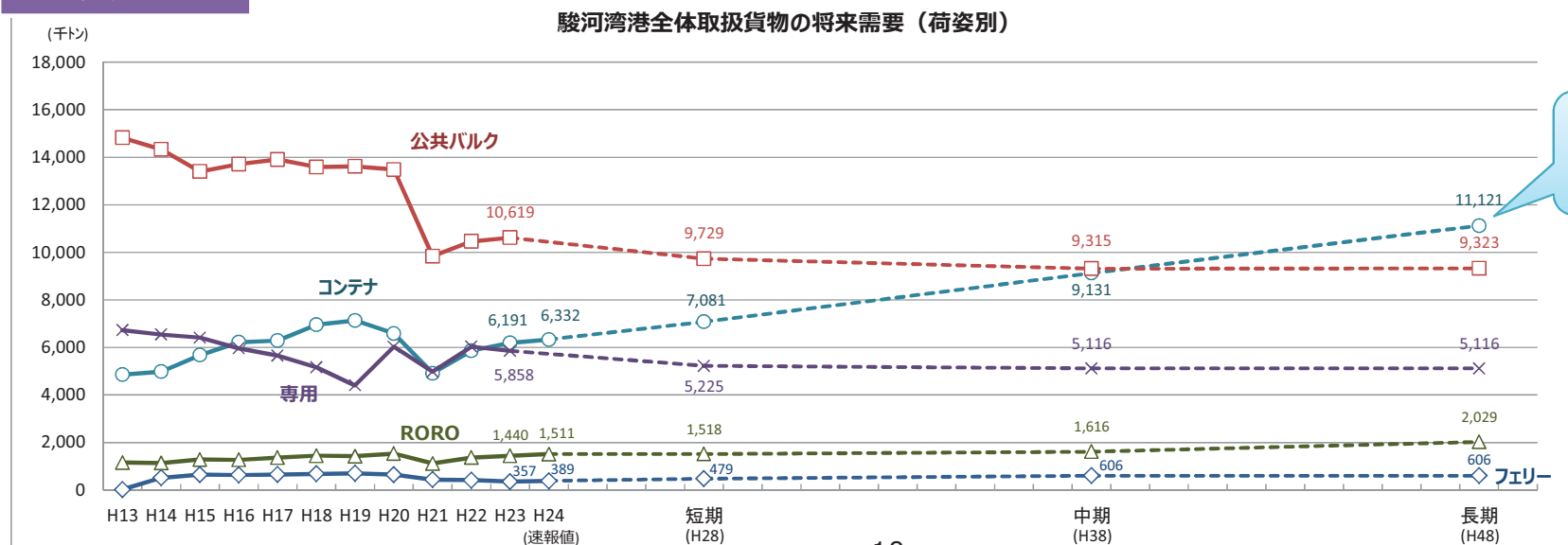
### ◆◆ 駿河湾港取扱貨物の将来需要の見通し ◆◆

#### 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コンテナ貨物の将来需要

- ・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〕

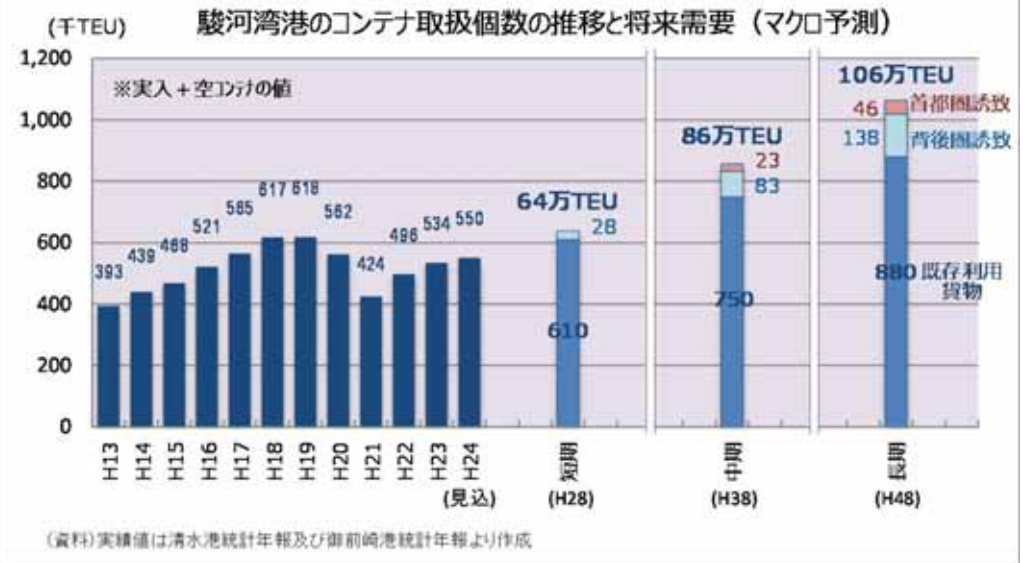
我が国の国際海上コンテナ貨物量の見通し  
 （H23年5月23日公表 国土交通省港湾局試算値）

	実績 2008年 (H20年)	見通し	
		2020年 (H32年)	2025年 (H37年)
国際海上 コンテナ	1,713万TEU	2,100万 ↓ 2,600万TEU	2,200万 ↓ 2,900万TEU
中間値	1,713	2,350	2,550
年平均伸率 (%/年)	2.67	1.65	

※幅のある見通し値の中間値で年平均伸率を算出

（出典）交通政策審議会 第43回港湾分科会資料1-2より

国際海上コンテナ貨物量の  
伸び率は2020年以降  
鈍化する予測  
（年率2.67%→1.65%へ）



### 【戦略的誘致貨物の想定手法】

- ・H20年コンテナ流調によるターゲット圏域の月間潜在量に誘致率を乗じて試算
- ・長期の誘致率は静岡県20%、山梨県・長野県10%、首都圏5%を設定（右表）

- ①背後圏誘致貨物： 短期～長期対応
- ②首都圏誘致貨物： 中期～長期対応  
※短期、中期の誘致率は段階的な引き上げを想定

【長期】	①背後圏誘致貨物(万TEU/年)		
	潜在貨物量	誘致率	誘致貨物量
静岡県	62.4	20%	12.5
山梨県	4.0	10%	0.4
長野県	8.8	10%	0.9
合計	75.2		13.8

【長期】	②首都圏誘致貨物(万TEU/年)		
	潜在貨物量	誘致率	誘致貨物量
埼玉県	48.9	5%	2.4
群馬県	20.2	5%	1.0
栃木県	23.1	5%	1.2
合計	92.2		4.6

### 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	

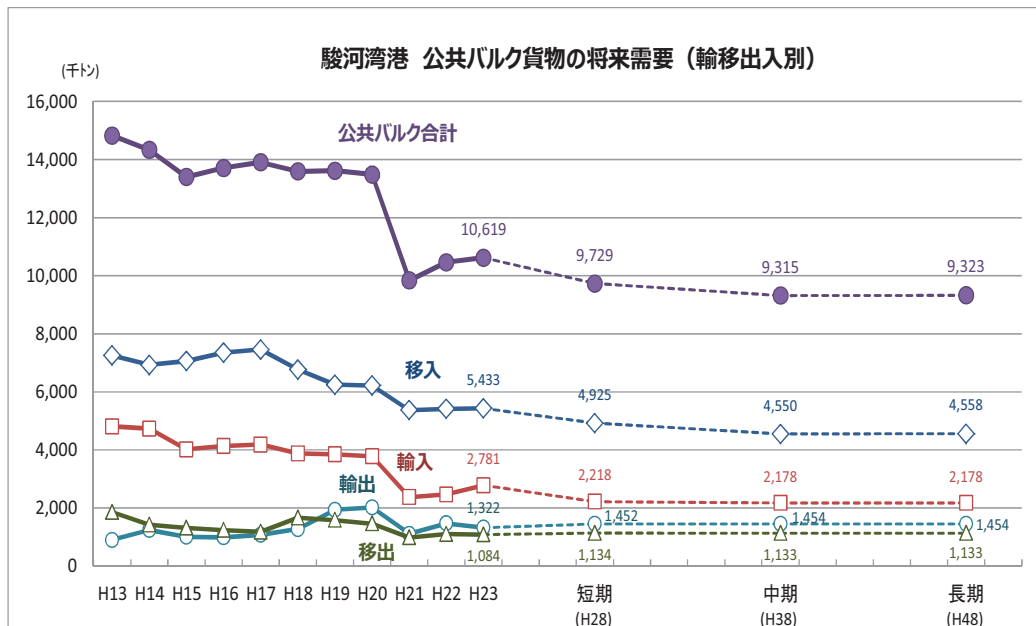
- 清水港：(-15)×3B、(-12)×1B ※首都圏代替機能としての(-15)1B確保
- 御前崎港：(-14)×2B ※駿河湾港内バックアップ機能としての(-14)1B確保（連続2B化）

## ◆◆ 駿河湾港取扱貨物の将来需要の見通し ◆◆

## ② 公共バルク貨物の将来需要

## ■ 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。
- ・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。



## ③ 内貿RORO貨物の将来需要

## ■ 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、神奈川、愛知、山梨、長野、岐阜）消費貨物の誘致 ＜新規航路利用（週1便成立需要）＞

国内の内貿複合一貫輸送貨物量の見通し  
(H23年5月23日公表 国土交通省港湾局試算値)

	実績 2008年 (H20年)	見通し	
		2020年 (H32年)	2025年 (H37年)
内貿複合一貫輸送	8億506万FT	9億 9億3,000万FT	9億1,000 9億5,000万FT
(万FT)	80,506	91,500	93,000
年平均伸率 (%/年)		1.07	0.33

内貿UL貨物量の  
伸び率は2020年以降  
鈍化する予測  
(年率1.1%→0.3%へ)

(出典) 交通政策審議会  
第43回港湾分科会資料1-2より

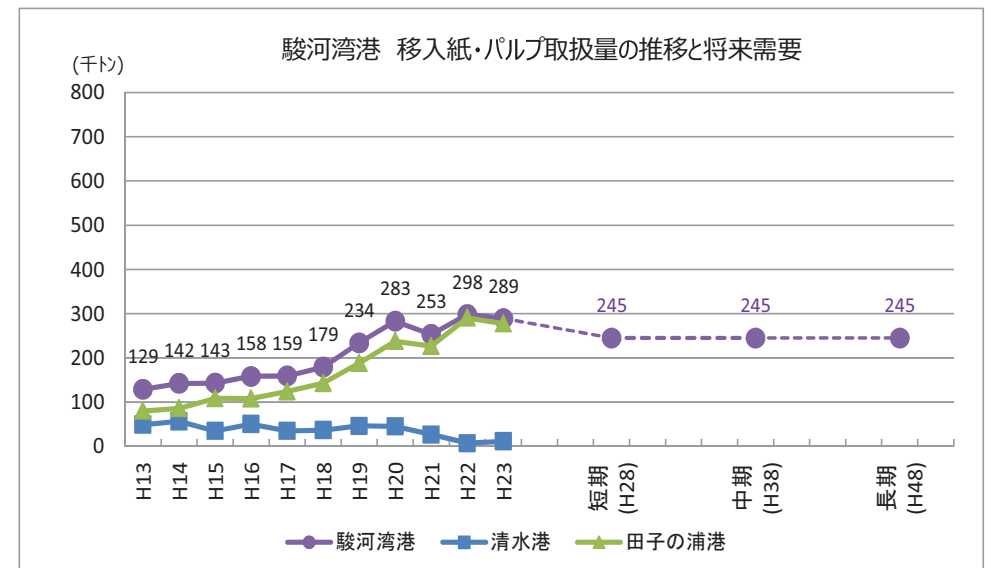
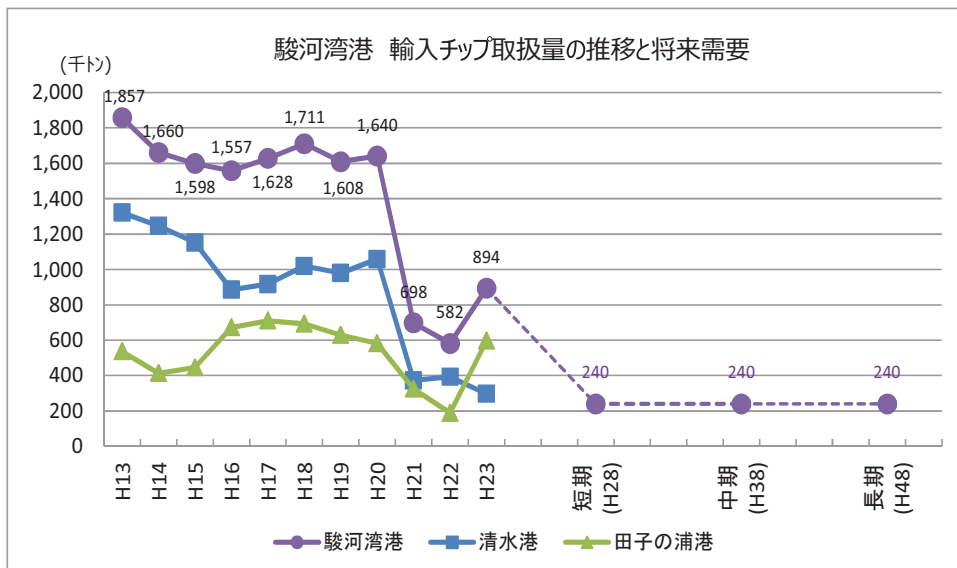
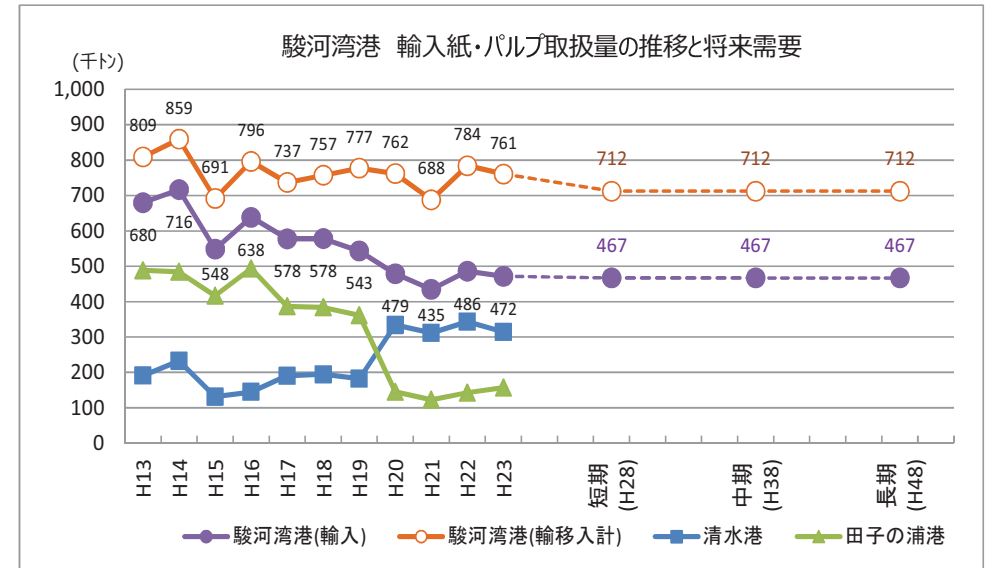
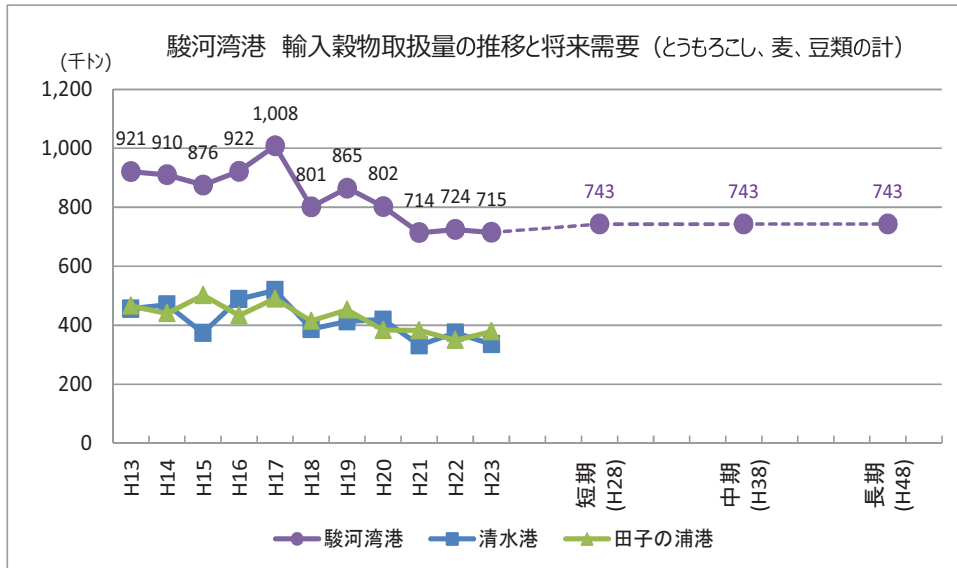
※幅のある見通し値の中間値で年平均伸率を算出





## ◆◆ 駿河湾港取扱貨物の将来需要の見通し ◆◆

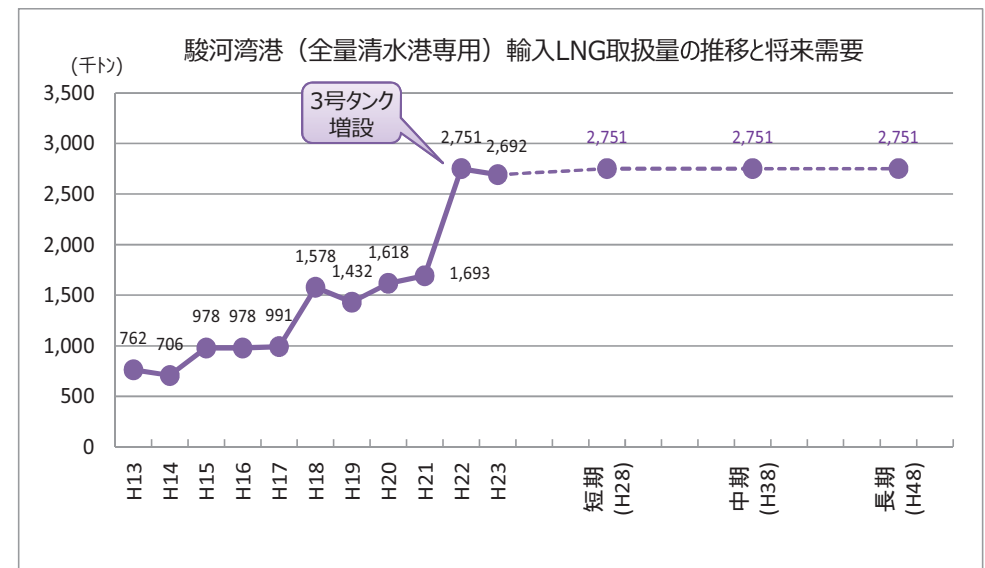
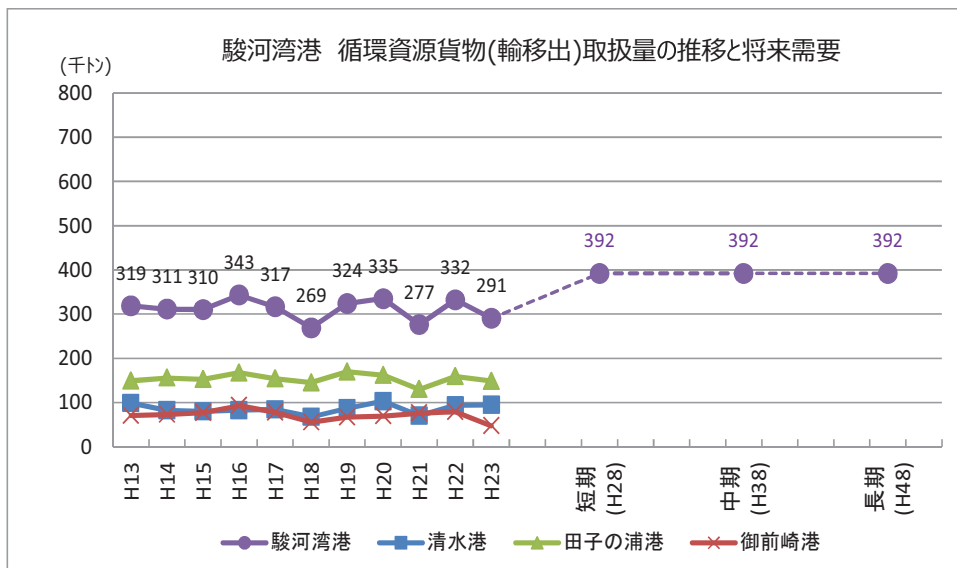
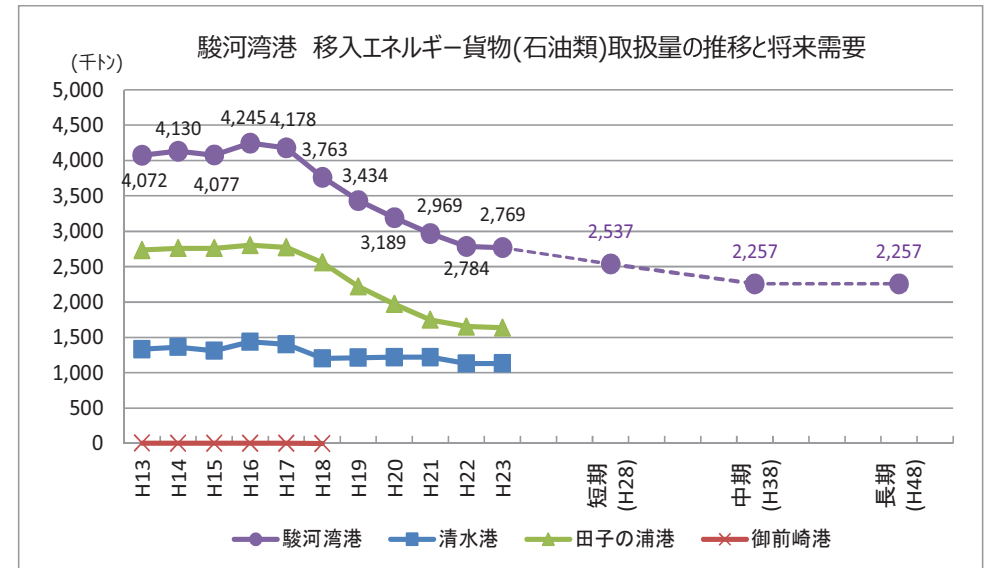
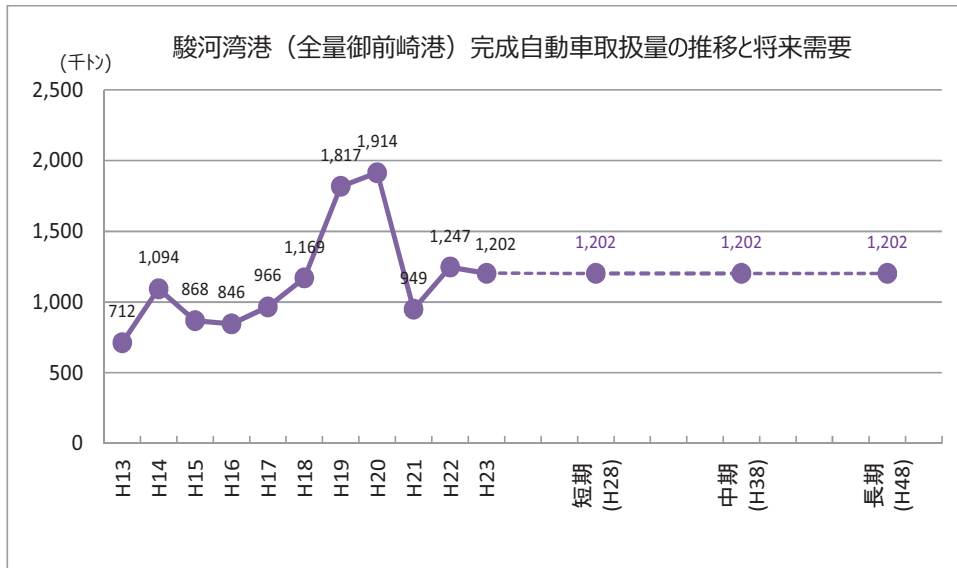
## 【主要公共バルク貨物の将来需要①】 | 穀物(輸入)、木材チップ(輸入)、紙・パルプ(輸移入)





## ◆◆ 駿河湾港取扱貨物の将来需要の見通し ◆◆

## 【主要公共バルク貨物の将来需要②】 | 完成自動車(輸出)、循環資源貨物(輸移出)、エネルギー(移入)



# 基本方針 | A. 埠頭利用の再編・集約

## 取組施策

### ①再編・集約による物流機能の最適化

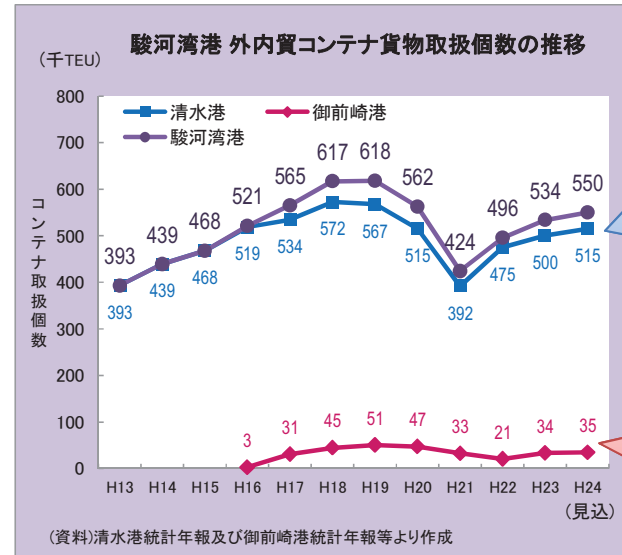
#### ◆コンテナ取扱機能の再編・集約

#### 【現状認識】

- 駿河湾港コンテナ貨物量はH24年見込みで約55万TEU。
- 清水港では袖師CT(-12m×3B)と新興津CT(-15m×1B)の2地区、御前崎港では西埠頭CT(-14m×1B)において取扱。
- 清水港新興津CTでは-15m×1Bが整備中。欧米航路を中心に集約傾向。
- ターミナル機能が2地区に分散し、埠頭間の横持ち輸送などの非効率な荷役・荷捌が発生。楯形の袖師CTは背後スペースが狭隘。ヤード不足が深刻化。
- 将来的な興津埠頭間埋立によるターミナルの集約・一体化計画のもと、国際海上コンテナ輸送拠点港としての機能強化・高度化が進められている。



清水港外貿コンテナターミナル利用状況と整備計画



【清水港コンテナ航路便数】  
(H24.10.15現在)

北米西岸	: 週2.5便
欧州	: 週1.0便
東南アジア	: 週8.0便
韓国	: 週5.0便
中国	: 週6.0便
印パ	: 週1.0便
計	: 週23.5便

【御前崎港コンテナ航路便数】  
(H24.10.15現在)

韓国	: 週1.0便
中国	: 週1.0便
印パ	: 週1.0便
計	: 週3.0便



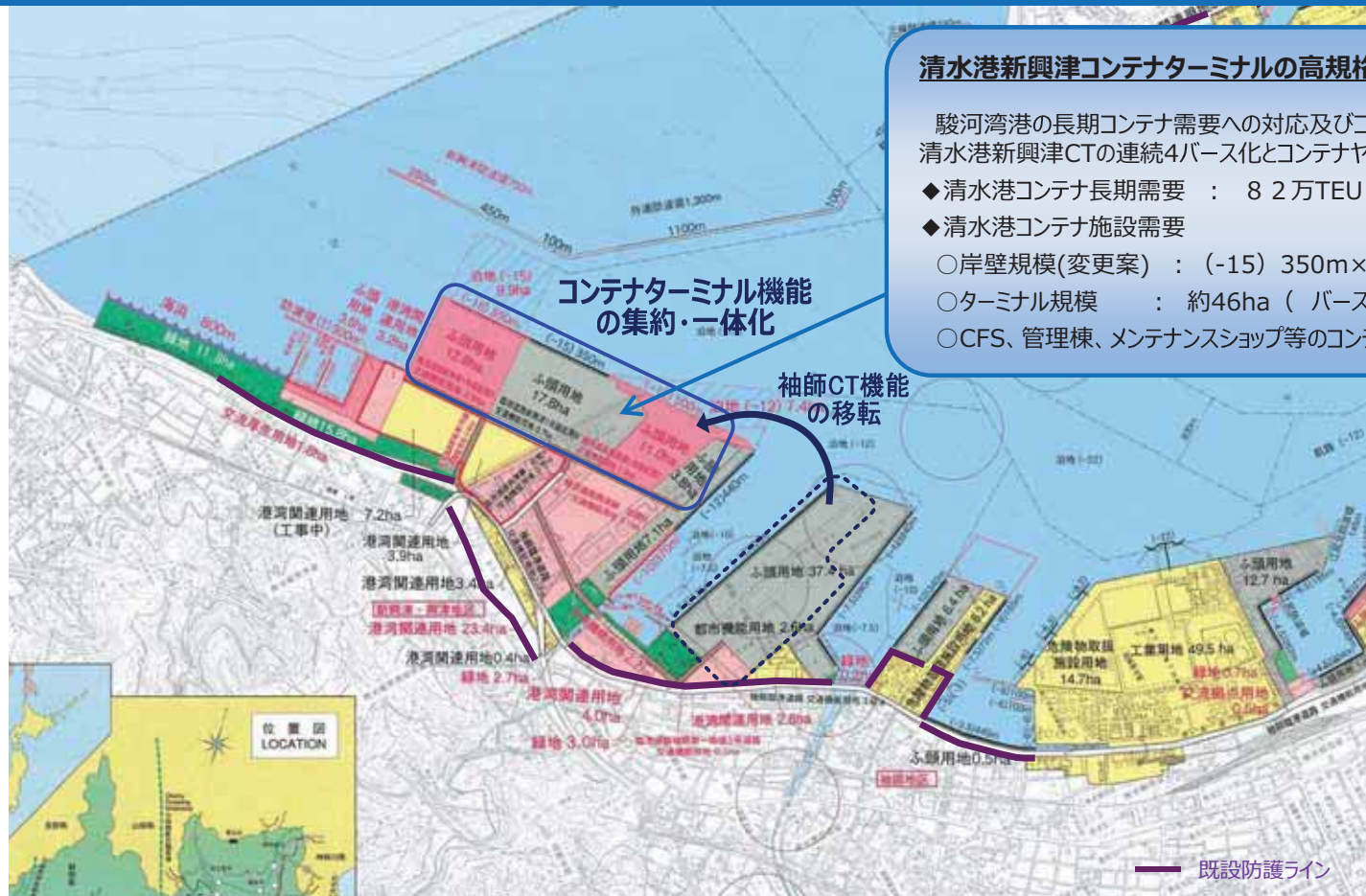
御前崎港外貿コンテナターミナル利用状況と整備計画

## 【再編・集約によるコンテナ取扱機能の最適化のイメージ】

- ◆施策目標 ⇒ コンテナターミナル機能の一体化・高度化を図り、トータル輸送コストの低減を実現する
- ◆整備方針 ⇒ コンテナターミナルの集約化を促進する
- ◎ 「清水港」において、新興津地区へのターミナル集約化に向けた整備を展開（港湾計画の集約方針を踏襲）



## 【再編・集約によるコンテナ取扱機能の最適化のイメージ】


**清水港新興津コンテナターミナルの高規格化**

駿河湾港の長期コンテナ需要への対応及びコンテナ荷役・荷捌きの効率化を図るため、清水港新興津CTの連続4バース化とコンテナヤードの整備拡張を行う。

◆清水港コンテナ長期需要 : 82万TEU

◆清水港コンテナ施設需要

- 岸壁規模(変更案) : (-15) 350m×3バース、(-12) 250m×1バース
- ターミナル規模 : 約46ha (バース総延長1,300m×奥行き350m)
- CFS、管理棟、メンテナンスショップ等のコンテナ取扱付帯施設



基本方針 | A. 埠頭利用の再編・集約

取組施策

①再編・集約による物流機能の最適化

◆バルク取扱機能の再編・集約

【現状認識】

・清水港の公共バルク貨物は、分散・混在した埠頭利用。

- 同一貨物が複数埠頭で分散した取扱い
- バラ系貨物と雑貨系貨物の同一埠頭での取扱い
- 外貿貨物と内貿貨物の混在扱い

埠頭名	興津第1・第2埠頭			
品目	輸出	輸入	移出	移入
紙・パルプ		87		4
非鉄金属		12		0
水産品	0			85
鋼材				14
その他バラ系				2
その他雑貨系		1	28	
小計	0	100	28	105
合計				233 千トン

埠頭名	袖師第1埠頭 (CT除く)			
品目	輸出	輸入	移出	移入
鋼材				40
紙・パルプ				8
非鉄金属		6		
その他バラ系		7	10	14
その他雑貨系		3	6	
小計		16	16	62
合計				94 千トン

埠頭名	清水埠頭			
品目	輸出	輸入	移出	移入
動植物性飼肥料			178	
他化学工業品			8	28
その他バラ系			0	10
小計			187	39
合計				226 千トン

埠頭名	塚間地区			
品目	輸出	輸入	移出	移入
鋼材			1	67
再利用資材			11	
小計			12	67
合計				79 千トン

埠頭名	富士見1~2号岸壁			
品目	輸出	輸入	移出	移入
金属くず			21	
再利用資材			2	
その他バラ系				3
その他雑貨系			5	
小計			29	3
合計				31 千トン

埠頭名	富士見埠頭(3~7号)			
品目	輸出	輸入	移出	移入
木材チップ		255		50
麦		102	2	81
とうもろこし		119	12	13
豆類		116		2
その他雑穀		3		21
セメント				503
木製品		29		
動植物性飼肥料		2	44	1
その他バラ系		2		11
その他雑貨系			5	0
小計		628	62	682
合計				1,372 千トン

埠頭名	日の出埠頭			
品目	輸出	輸入	移出	移入
紙・パルプ		105		
木製品		46		
水産品				24
その他バラ系				2
その他雑貨系		1	16	1
小計		152	16	27
合計				194 千トン

埠頭名	江尻埠頭			
品目	輸出	輸入	移出	移入
重油				50
水産品				14
紙・パルプ		14		
水			2	
小計		14	52	14
合計				81 千トン

埠頭名	袖師16号岸壁			
品目	輸出	輸入	移出	移入
木材チップ		42		
金属鉱		39	34	
その他バラ系			12	3
その他雑貨系				1
小計		81	46	4
合計				130 千トン

埠頭名	袖師17・18号岸壁			
品目	輸出	輸入	移出	移入
重油				129
石油製品				819
液化石油ガス				166
化学薬品		137	5	18
小計		137	5	1,132
合計				1,274 千トン

埠頭名	袖師1~4号岸壁			
品目	輸出	輸入	移出	移入
再利用資材			56	
砂利・砂			12	
その他バラ系				8
その他雑貨系			2	
小計			70	8
合計				78 千トン

埠頭名	江尻埠頭			
品目	輸出	輸入	移出	移入
重油				50
水産品				14
紙・パルプ		14		
水			2	
小計		14	52	14
合計				81 千トン

岸壁供用  
経過年数

10年未満  
10年～19年  
20年～29年  
30年～39年  
40年～49年  
50年以上  
不明

【品目別取扱量の凡例】

バラ系貨物

雑貨系貨物

- ・赤字は取扱が複数埠頭に分散している貨物
- ・貨物量はH23年実績値

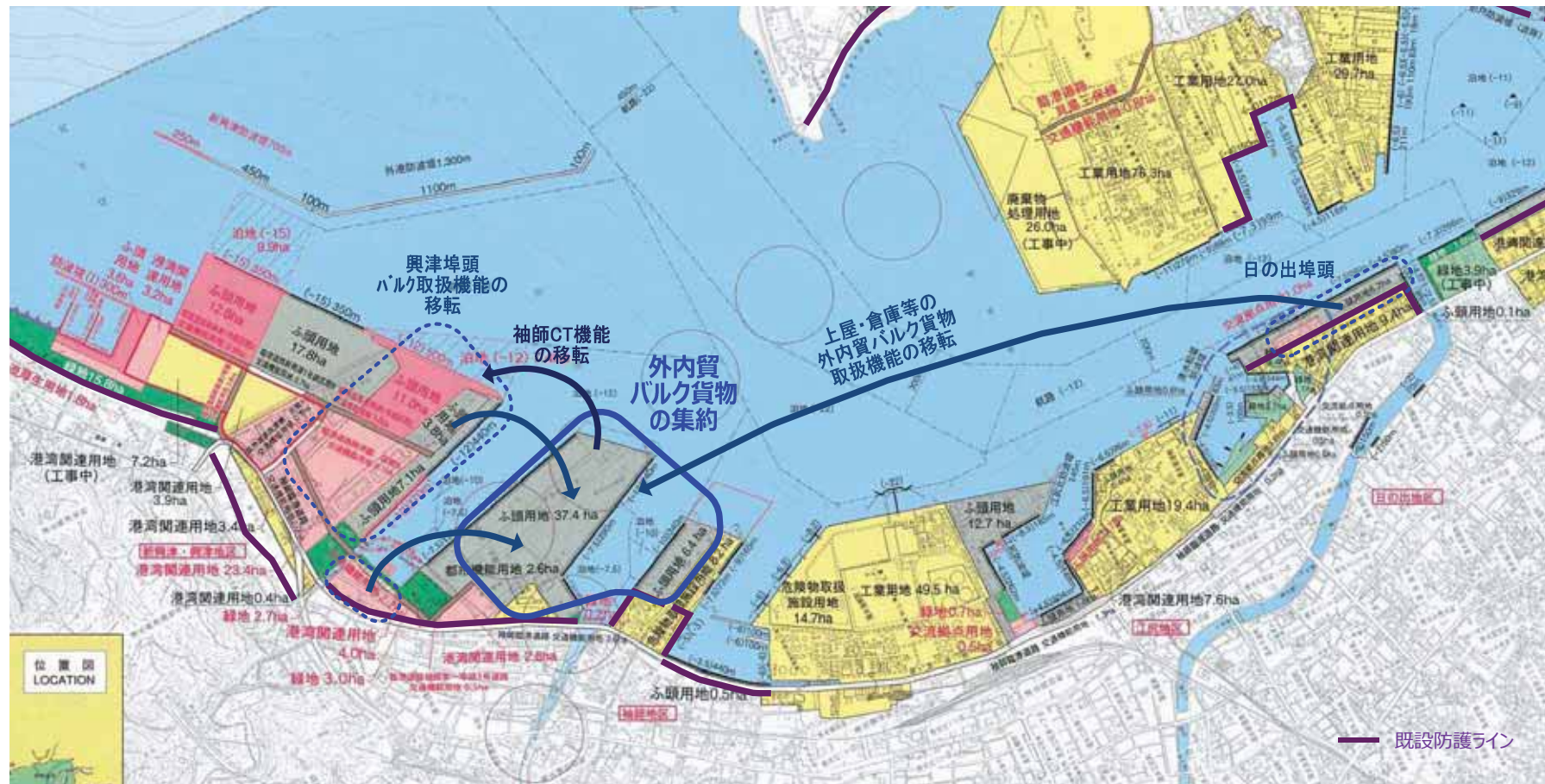
(資料) H23年 清水港統計年報より作成

## 【再編・集約によるバルク取扱機能の最適化のイメージ】

- ◆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」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
  - ◎「御前崎港」において、西埠頭5～9号岸壁（水深5.5～7.5m岸壁）や中央埠頭公共埠頭（既定計画）へ外内貿バルク貨物を集約



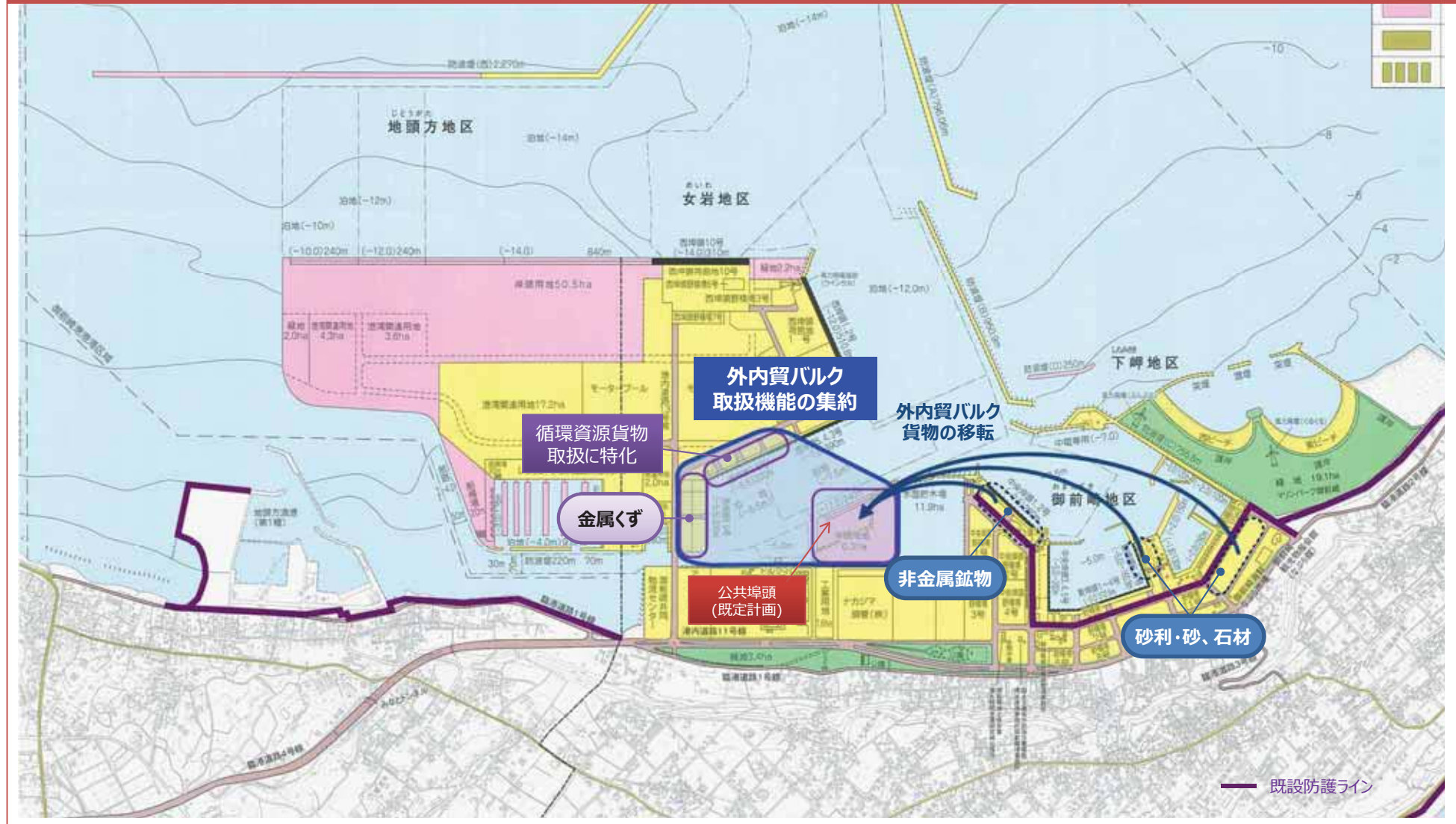
## 【再編・集約によるバルク取扱機能の最適化のイメージ（清水港袖師埠頭）】







【再編・集約によるバルク取扱機能の最適化のイメージ（御前崎港西埠頭5～9号岸壁・中央埠頭）】





## 基本方針 | A. 埠頭利用の再編・集約

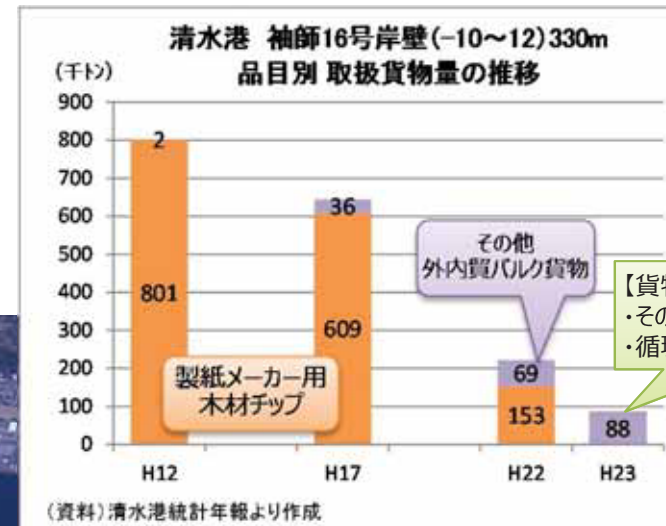
## 取組施策

## ②遊休埠頭の利用転換の促進

## ◆チップヤードの利用転換①（清水港袖師地区）

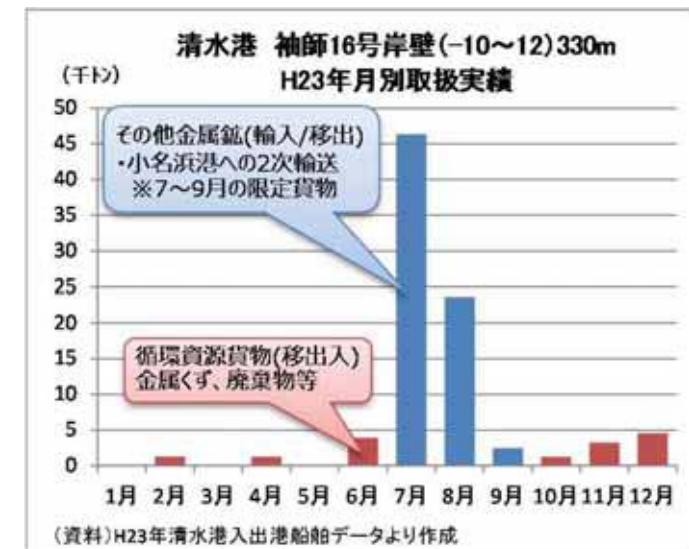
## 【現状認識】

- ・清水港袖師地区の袖師第二埠頭先端部（袖師16号岸壁）では、県東部地域の製紙メーカー向け輸入チップの取扱拠点として利用されていたが、取扱量が急減。
- ・H23年にはチップ輸入量がなくなり、その他金属鉱等の扱いへ利用転換。
- ・但し、その他金属鉱は、内航2次輸送の中継ヤードとしてスポット的な利用。
- ・継続する取扱貨物は循環資源貨物（約2万トン）のみで、埠頭利用が著しく低下。



【貨物内訳】

- ・その他金属鉱：72千トン
- ・循環資源貨物：16千トン



【遊休埠頭の利用転換の促進イメージ】

◆検討方針 ⇒ 分散・混在した公共バルク貨物の利用を改善するため、遊休ヤードの有効活用を図る

◎ 「清水港」において、利用が低下する袖師第二埠頭 外貿バルク埠頭（旧チップヤード）に、港内の循環資源貨物を集約



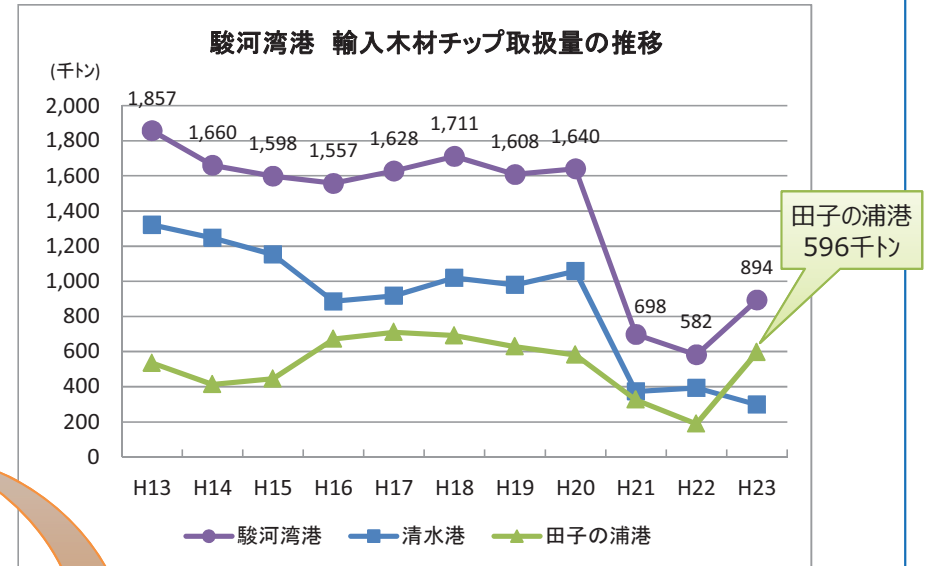
【遊休埠頭の利用転換の促進イメージ（清水港袖師第二埠頭）】



# ◆チップヤードの利用転換②（田子の浦港中央地区）

## 【現状認識】

- ・田子の浦港の輸入木材チップは、主に県東部地域に集積する製紙メーカーの原材料。
- ・経済不況等により生産量が減少し、H21、22年と貨物量は大きく落ち込んだが、H23年には、増加に転じた。
- ・製紙業界では、内需の縮小や国際競争の激化等により、企業統合や生産設備の縮小が進展。
- ・輸入木材チップの主要荷主である製紙メーカーは、H24年9月末に原料チップからの紙生産を終了。生産の大幅縮小と原料のパルプ転換を計画。
- ・原料チップを扱っていた事業所の閉鎖により、H25年以降の輸入木材チップの取扱量は見込まれず、チップヤードは遊休化。





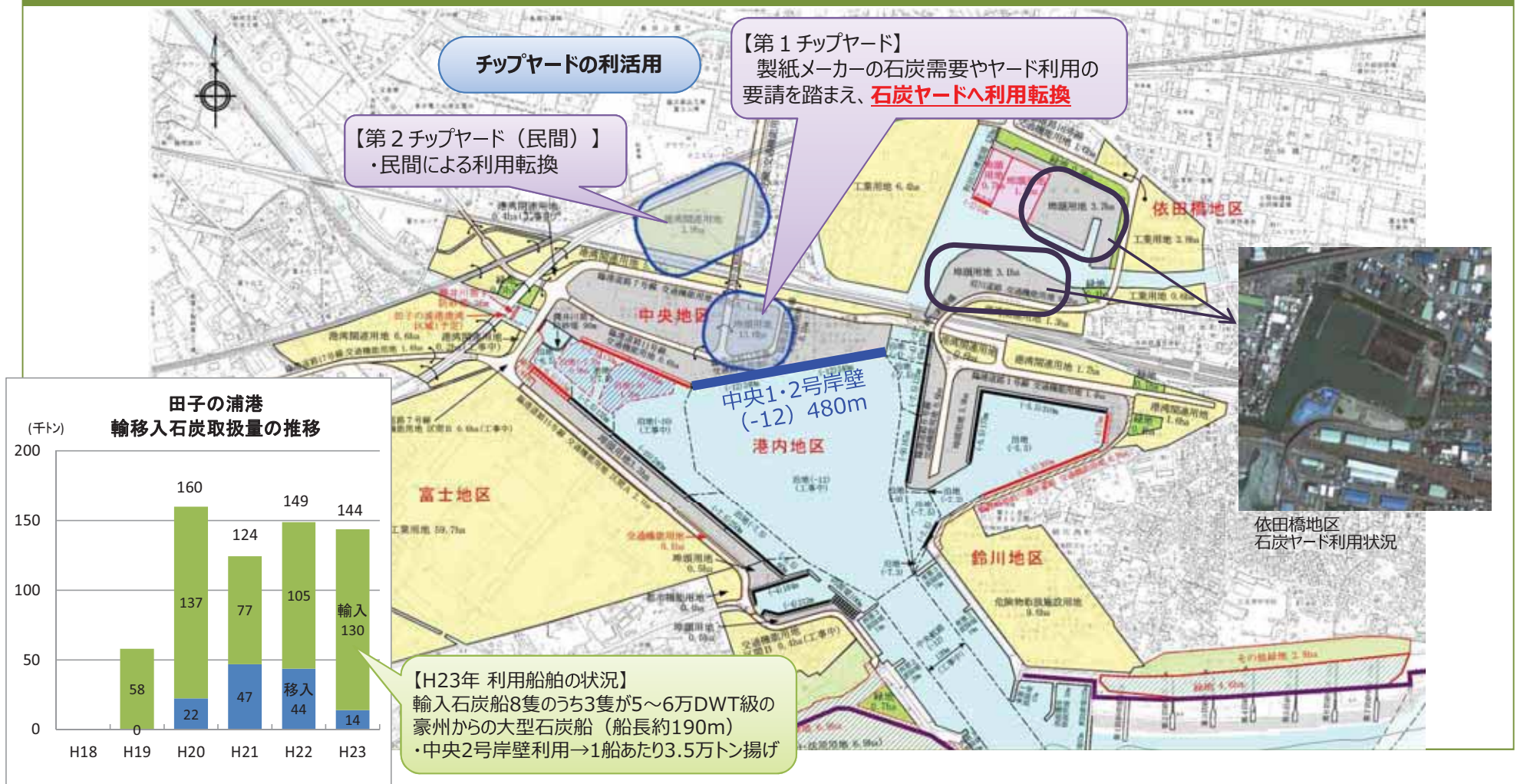
## 【遊休埠頭の利用転換の促進イメージ】

◆対応方針 ⇒ 利用者の新たな物流ニーズに的確に対処するため、遊休ヤードの有効活用を図る

◎「田子の浦港」の遊休化する中央埠頭の背後チップヤードを、石炭ヤード等へ利用転換



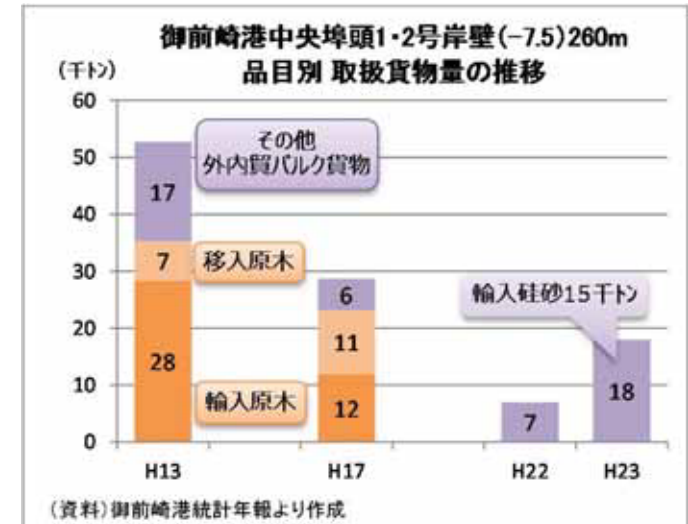
## 【遊休埠頭の利用転換の促進イメージ（田子の浦港中央地区）】



## ◆外内貿バルク埠頭の利用転換（御前崎港中央埠頭）

## 【現状認識】

- ・御前崎港中央埠頭1・2号岸壁の利用低下
- ・過去10年で3分の1へ減少（H13年：58千ト → H23年：18千ト）
- ・岸壁供用開始後40年以上が経過し老朽化が進行
- ・H19年以降輸入原木取扱がなくなり、水面貯木場や中央埠頭野積場の遊休化の状態が続いている。
- ・既定計画では、水面貯木場の一部を廃止し、公共外貿バルク埠頭を計画。
- ・計画当初は輸入の原木や木材チップ等の取扱を見込んでいたものの、現時点において想定需要は確認されていない。









## 基本方針 | B. ターミナルの拡充

## 取組施策

- 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

## 【現状認識】

## [清水港]

- ・H18年に全面供用開始した新興津第1バース（水深15m）は、現在、大型船を配する欧米航路を中心に利用
- ・18列対応のスーパーガントリークレーンを3基導入するなど、最新鋭の設備を整備し、超大型コンテナ船にも対応可能
- ・新興津第2バース（水深15m）がH25年度に暫定供用、H28年度に全面供用開始に向けて整備中
- ・大水深の連続2バース化により大型コンテナ船の2隻同時接岸でき、効率的な荷役が可能

## [御前崎港]

- ・水深14m岸壁1バース（耐震）とガントリークレーン2基（16列対応）、コンテナヤード内に3レーン、トランスファークレーン5基を備え、暫定供用中。

## 新興津コンテナターミナル

- ・新興津1号岸壁（-15）350m 1B
- ・新興津2号岸壁（-15）350m 1B(工事中)



清水港新興津コンテナターミナル整備状況



御前崎港西埠頭コンテナターミナル整備状況

【外貿コンテナターミナルの整備イメージ】

- ◆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）へ向けた整備を展開、さらに第2バースのターミナル拡張化



【外貿コンテナターミナルの整備イメージ】

新興津CTの整備イメージ

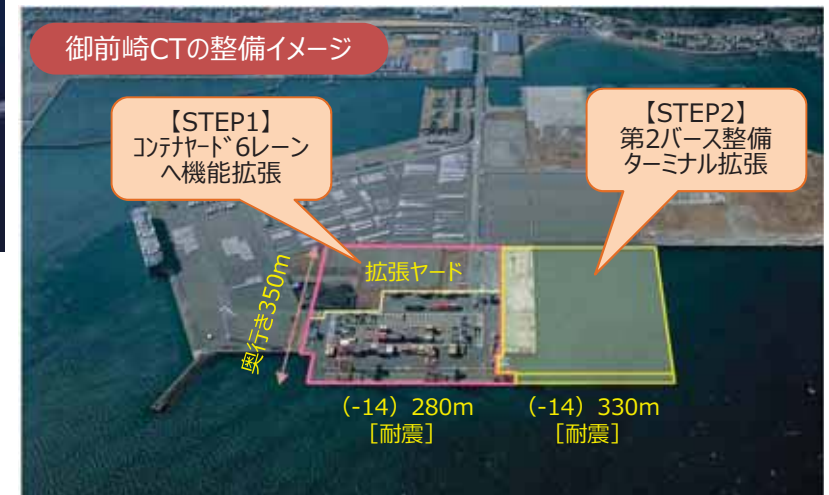


※計画実現のためには、船舶航行安全対策調査検討を要する

- 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船型動向、さらには首都圏災害時のリダンダンシーの観点から、適切な岸壁規格への変更



御前崎CTの整備イメージ





## 基本方針 | B. ターミナルの拡充

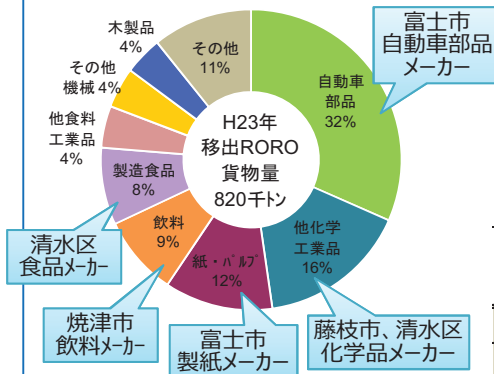
## 取組施策

## ③外内貿ROROターミナルの強化

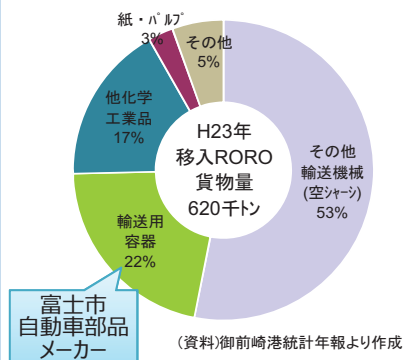
## 【現状認識】

- ・苅田港、大分港を結ぶRORO船が週4便就航（早朝出港→翌日早朝着）
- ・九州向けは自動車部品や化学品、紙・パルプ、飲料・製造食品等。多くが県東部・中部企業の貨物。
- ・移入貨物の5割が空シャーシ、2割が返却用の輸送用容器。
- ・御前崎港西埠頭2号岸壁を利用
- ・完成自動車の輸出バースとの併用。入港時間が異なるため船舶の重複は少ない。
- ・シャーシプールは内貿7.5m背後も利用。

移出貨物の品目別構成比(H23年)



移入貨物の品目別構成比(H23年)



&lt;船社：商船三井フェリー(株)&gt;



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)	積載シャーシ台数	延長(m)	水深(m)
むさし丸	13,927	6,389	166.0	27.0	7.0	160	213.0	7.7
みやこ丸	8,015	5,737	156.8	24.0	6.3	122	199.0	6.9

※積載シャーシは12mシャーシ



## 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) 釜関フェリー(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	カメラライン(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

## 【外内貿ROROターミナルの整備イメージ】

◆施策目標 ⇒ 国内外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～荻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で対応不可）



## 【外内貿ROROターミナルの整備イメージ】

## 国内外ROROターミナルの拠点化

既存航路の継続と将来的な新規需要を扱うため、RORO船型に対応した岸壁2バースを確保するとともに、効率的な荷役・保管を可能とするヤードを背後に整備する。

- 利用岸壁規模：（-12）240m × 2バース【西埠頭1・2号岸壁】
- ターミナル規模：約12ha（積出用スペース+シャーシ滞留スペース）
- 管理施設

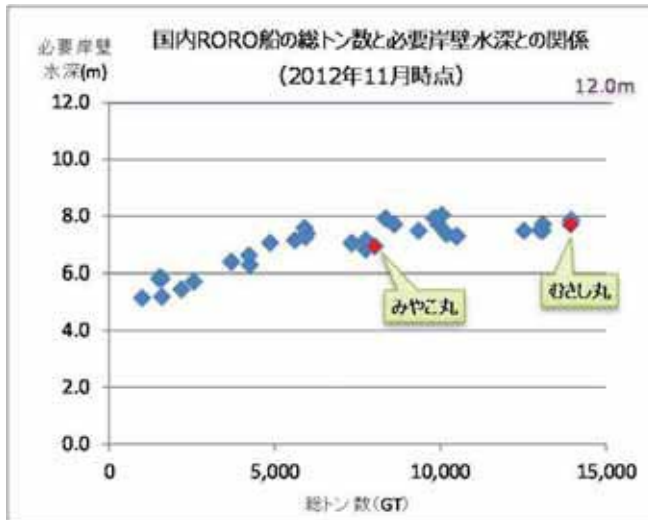
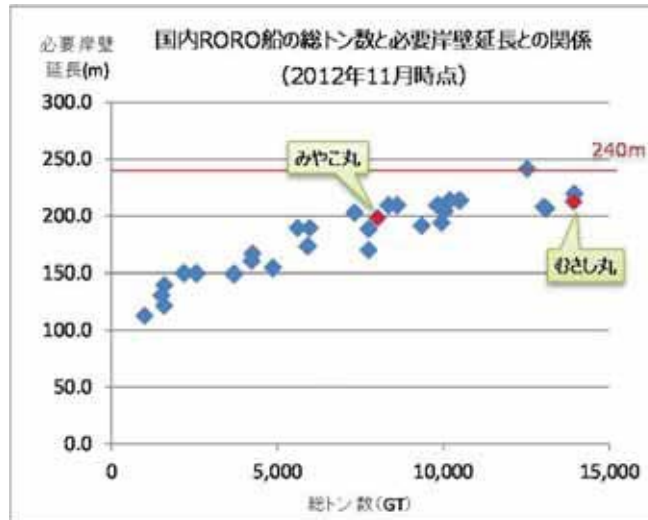
●現行RORO船および船型の大型化への対応も可能

- ↓
- ・現行船「むさし丸」：必要延長213m、必要水深7.7m
- ・将来大型化（国内最大級）：必要延長240m、必要水深8.0m
- ※「みやこ丸」のリプレイスによる大型化を想定

●完成自動車は現状の利用を継続

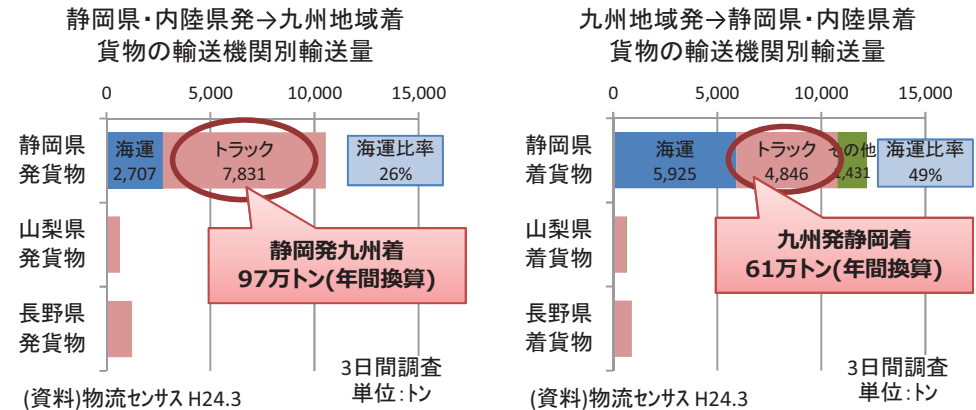


## 【参考資料】



(資料) 海上定期便ガイド等より内航RORO船情報を把握

## 静岡⇄九州地域間の長距離陸上輸送貨物の潜在需要 (年間試算値)



静岡県⇄九州地域 トラック輸送貨物 潜在需要量 約158万トン/年

×  
モーダルシフト推進率 5% (仮定)

↓

内貿RORO利用転換量: 7.9万トン/年

## 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)

	駿河湾港における内貿UL貨物の利用潜在需要 (単位: 千トン)			
	北海道 発貨物	北海道 着貨物	発着計	潜在量に対する 誘致率 (想定)
静岡県	136	139	275	全量
山梨県	21	4	25	50%相当
長野県	23	27	50	50%相当
3県計	180	170	350	
神奈川県	22	44	66	10%相当
岐阜県	3	17	19	10%相当
愛知県	89	82	171	10%相当
6県計	294	313	607	

※内貿ユニットロード貨物流動調査 (国交省港湾局) による平成19年1ヶ月調査値に基づく年間換算値に各県誘致率を乗じて推定。



## 【参考資料】

## 静岡→上海 輸出リードタイム比較

	木	金	土	日	月	火	水	木	リードタイム
SSE利用		御前崎発 (7:30)	苅田着 (7:15) ↓陸送 博多発★ (夕方)	SSE →→→→	上海着 (朝)				4日
		豊橋CY☆ (午後発) ↓陸送 名古屋T (20:20)	博多発★ (夕方)	SSE →→→→	上海着 (朝)				4日
		静岡集荷 (午前発)	博多発★ (夕方)	SSE →→→→	上海着 (朝)				4日
④外資コンテナ船利用 【JJSCO上海シャトル便利用】	集荷・ 通関	清水発 (△)	→→→→	→→→→	上海着 (△)				5日
					集荷・ 通関	清水発 (△)	→→→→	上海着 (△)	4日
⑤富士山静岡空港Air便	静岡 (倉庫)	→→→→ (2.5h)	上海 (倉庫)						3日
⑥中部国際空港Air便					中部国際 (倉庫)	→→→→ (2.5h)	上海 (倉庫)		3日

★土曜日の博多CYカット時間は11:30 ☆金曜日のSSE豊橋CYカット時間は13:00 △清水港CYカット・出港、上海港入港時間は不明  
※富士山静岡空港貨物便：15:50発→18:20着(想定)／中部国際空港貨物便：23:00発→翌1:40着(想定)

## 【求められるニーズ】

- 今までのAIR利用を、リードタイムは変えずにコストを削減したい！
- 今までの外航コンテナ船利用を、コストを変えずにリードタイムを短縮したい！

⇒ AIR便、外航コンテナ直行便との競争力有り

中国・韓国向け貨物の取り込みをターゲットとする



博多港の上海スーパーエクスプレス（SSE）の概要





## 基本方針 | B. ターミナルの拡充

## 取組施策

## ④バルク貨物船の大型化への対応促進

## ●大型輸入穀物船への対応

## 【現状認識】

- ・駿河湾港の輸入穀物取扱は、清水港富士見埠頭5号岸壁(-12)240mと田子の浦港中央埠頭1号岸壁(-12)240mを利用。
- ・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、清水港荷揚げ後、田子の浦港へ向かう2港寄りの輸入パターン。連携輸送の実施。
- ・清水港に入港する大型輸入穀物船23隻のうち、他港経由による減載入港船が8隻、潮待ちによる満潮時入港船が14隻と、条件付きの入港による非効率な輸送が頻発。
- ・現状の非効率輸送の解消と名古屋港との穀物輸送の連携を図るため、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化を計画。

清水港に入港する穀物船の非効率輸送の実態

パナマックス+ハンディマックス入港隻数（H22年）	23隻
満載時水深12mで入港可能船舶	1隻
満載時水深12mでは入港できない船舶	22隻
●他港経由による減載入港船舶	8隻
●満載状態であるため満潮時入港 （うち、潮待ちによる滞船発生船舶）	14隻 (7隻)

※国土交通省清水港湾事務所資料より作成

## 駿河湾港の輸入穀物の輸送状況



- 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

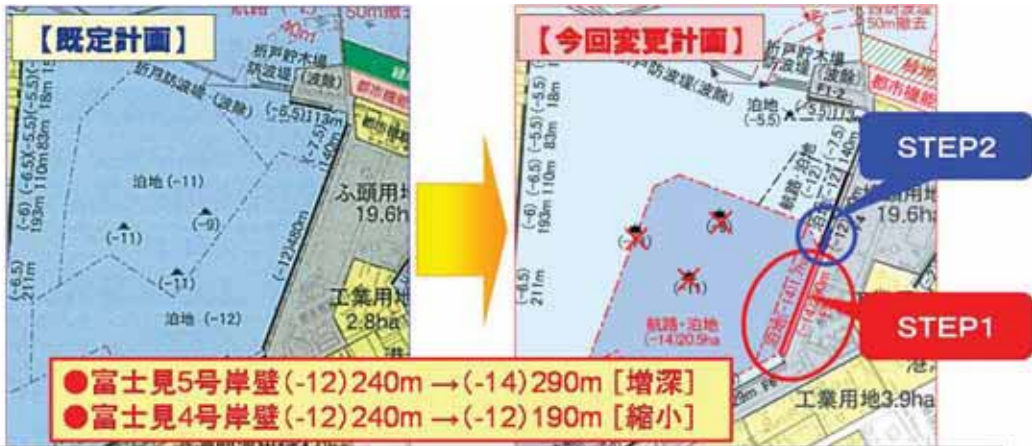
【大型輸入穀物船対応ターミナルの整備イメージ】

- ◆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
  - ◎「田子の浦港」中央埠頭前面水域において、パナマックス型輸入穀物船対応（減載入港）の回頭泊地の整備を展開



【大型輸入穀物船対応ターミナルの整備イメージ（清水港富士見埠頭）】

清水港富士見地区輸入穀物ターミナルの増深計画



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

【国際バルク戦略港湾施策の目標】

			穀物
2015年 までに 対応	現在主力となっている 船舶輸送	船 型	パナマックス船
		満載での入港に 必要な岸壁水深	14m程度
2020年 までに 対応	パナマ運河の拡張や一括大 量輸送による物流コスト削減 を見据え登場する最大級の輸 送船舶	船 型	ポスト パナマックス船
		満載での入港に 必要な岸壁水深	17m程度

■穀物・石炭等を輸送する船舶

パナマックス (船型6~7万DWT程度)	<7万DWT級の例>	
	満載喫水 12.0m	全長225m
ポストパナマックス(仮称) (船型10万DWT程度)	<12万DWT級の例>	
	満載喫水 15.2m	全長250m







【大型輸入穀物船対応ターミナルの整備イメージ（田子の浦港中央埠頭）】



※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

# 基本方針 | B. ターミナルの拡充

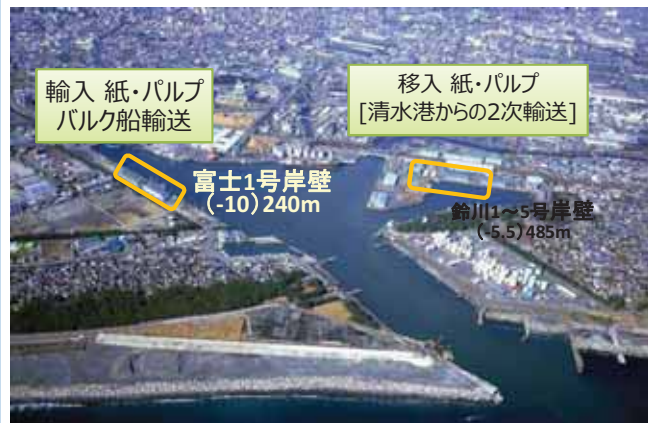
## 取組施策

### ④バルク貨物船の大型化への対応促進

### ●大型輸入パルプ船等への対応

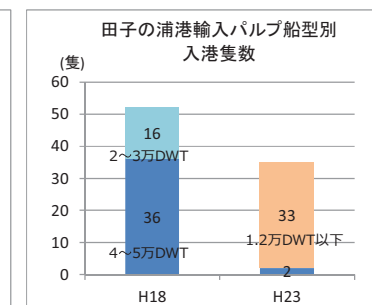
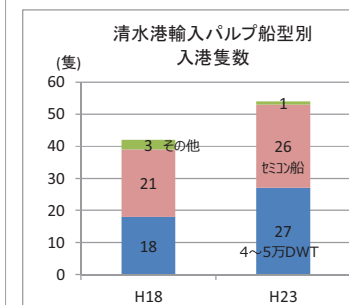
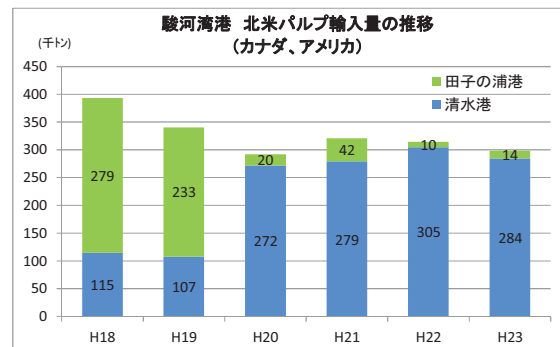
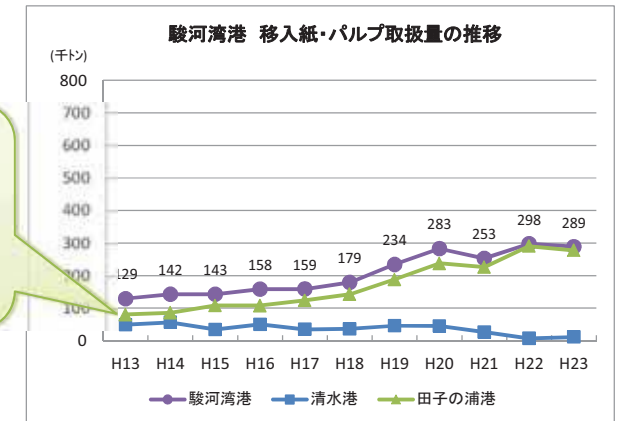
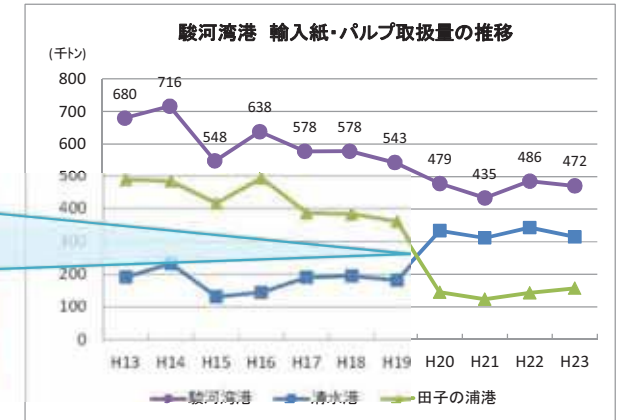
#### 【現状認識】

- 駿河湾港の輸入パルプは、輸送船型の大型化に伴い、田子の浦港で対応できなくなった貨物（北米パルプ船）が清水港へ移動し、H20年を境に取扱量が逆転。
- 清水港へ輸入されたパルプは、内航船により田子の浦港へ移入。移入パルプの取扱量は年々増加傾向。内航船2次輸送による非効率な取扱が発生。
- 清水港では興津第2埠頭や日の出埠頭のバルク埠頭（ともに-12m岸壁）のほか、セミコンテナ船により新興津埠頭で扱われている。
- 田子の浦港では輸入は主に富士1号岸壁（-10m）で、清水港からの移入貨物は鈴川埠頭で扱われている。



清水港輸入パルプの増加は、水深不足により、本来田子の浦港ダイレクトで扱うべきパルプが清水港へシフトしたもの

田子の浦港移入パルプの一部は、本来田子の浦港へ直送されるべき輸入パルプの清水港からの2次輸送分（横持ち輸送）





## 【輸入パルプ船等対応ターミナルの整備イメージ】

- ◆整備目標 ⇒ 輸入パルプ等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」において、大型の輸入パルプ船や石炭運搬船に対応した新規バースの整備を展開



## 【輸入パルプ船等対応ターミナルの整備イメージ（田子の浦港富士埠頭）】



※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



## 基本方針 | C. 港湾用地の有効活用

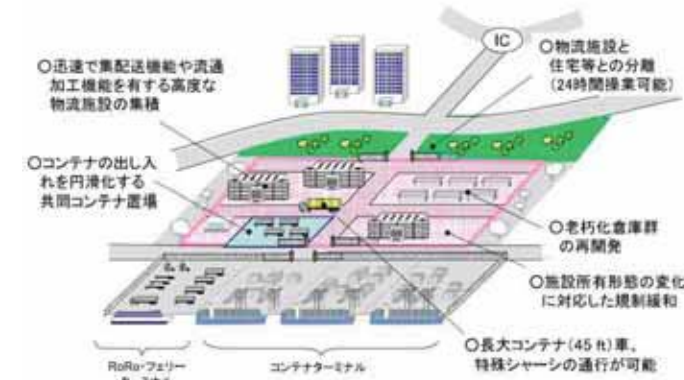
## 取組施策

## ① 高度ロジスティクス機能の導入

## 【現状認識】

- 産業構造の変化や港湾物流の高度化・多様化に対応した国際物流拠点の拡充を図るため、清水港の新興津・興津地区において、「効率的な流通業務を特に促進する地域」が位置づけられている。
- 現在、清水港新興津国際コンテナターミナル新興津第2バースの整備（H20年度着工、H25年度暫定供用・H28年度全面供用予定）が進み、コンテナ取扱機能の拡充が図られているとともに、第三セクターである清水港振興㈱及び民間事業者の共同運営による「興津国際流通センター」（1号棟：H10年竣工／2号棟※：H20年竣工）が整備され、荷捌き・保管や検品・包装・組立等の流通加工を行う総合物流施設として機能している。

※港湾物流高度化基盤整備事業（港湾ロジスティクス・ハブ形成支援事業）の全国第1号として整備



港湾ロジスティクスハブのイメージ

## 【高度ロジスティクス機能の導入イメージ（清水港新興津地区）】



従来の保管型物流施設から、増加する消費材の輸入物流に対応した“配送型あるいは多機能型物流施設”の集積が進展

## ■ 国内最大級の横浜港流通センター(Y-CC)



（出典）Port of Yokohama横浜港案内2011-2012より抜粋

## ■ 高機能物流施設が集積する大黒埠頭



## 港湾ロジスティクスハブの導入機能（例）

- 効率的なターミナル運営を行うためのコンテナ取扱施設基盤（空バンプール及びジャックプール）
- 物流の高度化・効率化を促進するための集荷配送施設（多頻度小口輸送や共同配送に対応）
- 流通加工・製造の高度化・効率化を促進するための流通加工施設

## 基本方針 | C. 港湾用地の有効活用

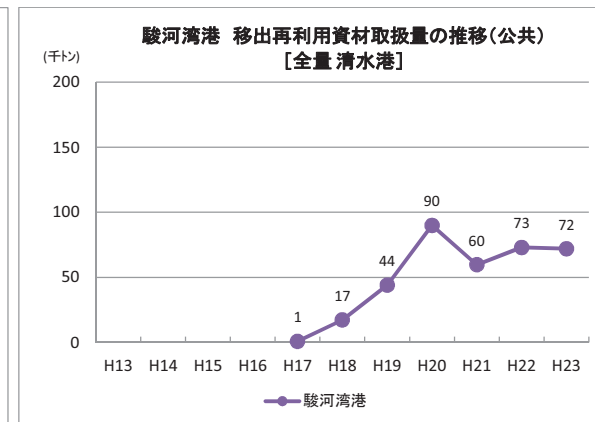
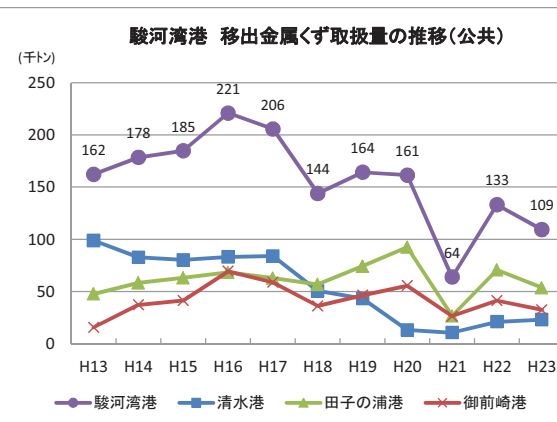
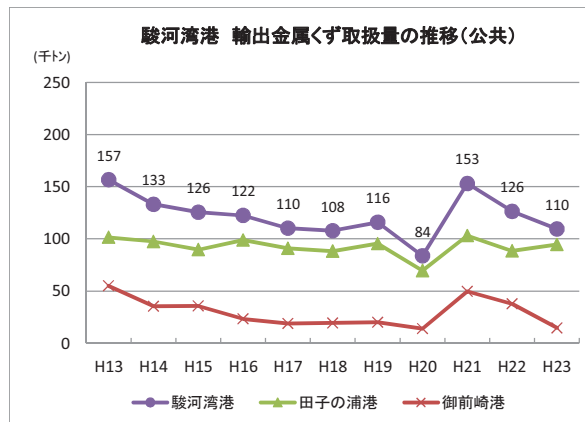
## 取組施策

## ③ 循環資源貨物取扱機能の強化

## 【現状認識】

- ・駿河湾港の循環資源貨物は、輸移出の金属くずは主に田子の浦港と御前崎港、移出の再利用資材は清水港と、背後発生地に近い港湾で扱われている。
- ・輸出の金属くずは韓国向けがほとんどで、平成21年の急増以降は減少に転じている。移出の金属くずは、平成16年をピークに減少傾向にあり、御前崎港と清水港の減少によるところが多い。田子の浦港における金属くずの取扱量は概ね横ばいで推移している。
- ・清水港の再利用資材は、主に山口県や兵庫県向けの移出貨物で、取扱量は横ばい傾向にある。
- ・清水港では主に富士見1・2号、袖師1～4号岸壁、田子の浦港では吉原2号、鈴川1・2号岸壁、御前崎港では西埠頭8・9岸壁が取扱拠点。
- ・現在、御前崎港の背後企業からは、リサイクルや廃棄物処理に関する回収・輸送における海運利用への要請があがっている。

駿河湾港における循環資源貨物取扱量の推移（金属くず／再利用資材）





## 【循環資源貨物取扱機能の強化イメージ】

- ◆施策目標 ⇒ 低コスト海上輸送による広域循環資源輸送ネットワークの構築を目指す
- ◆検討方針 ⇒ 各港において、既存ストックを活用した集約化整備を展開
  - ◎ 「清水港」において、利用が低下する袖師第二埠頭 外貿バルク埠頭（旧チップヤード）に、港内の循環資源貨物を集約
  - ◎ 「田子の浦港」において、現状利用している吉原埠頭先端エリアに集約
  - ◎ 「御前崎港」において、利用が低下する西埠頭内貿バースで、新たな循環資源貨物の取扱に特化



## 【循環資源貨物取扱の強化イメージ（清水港袖師第二埠頭）】 ※再掲





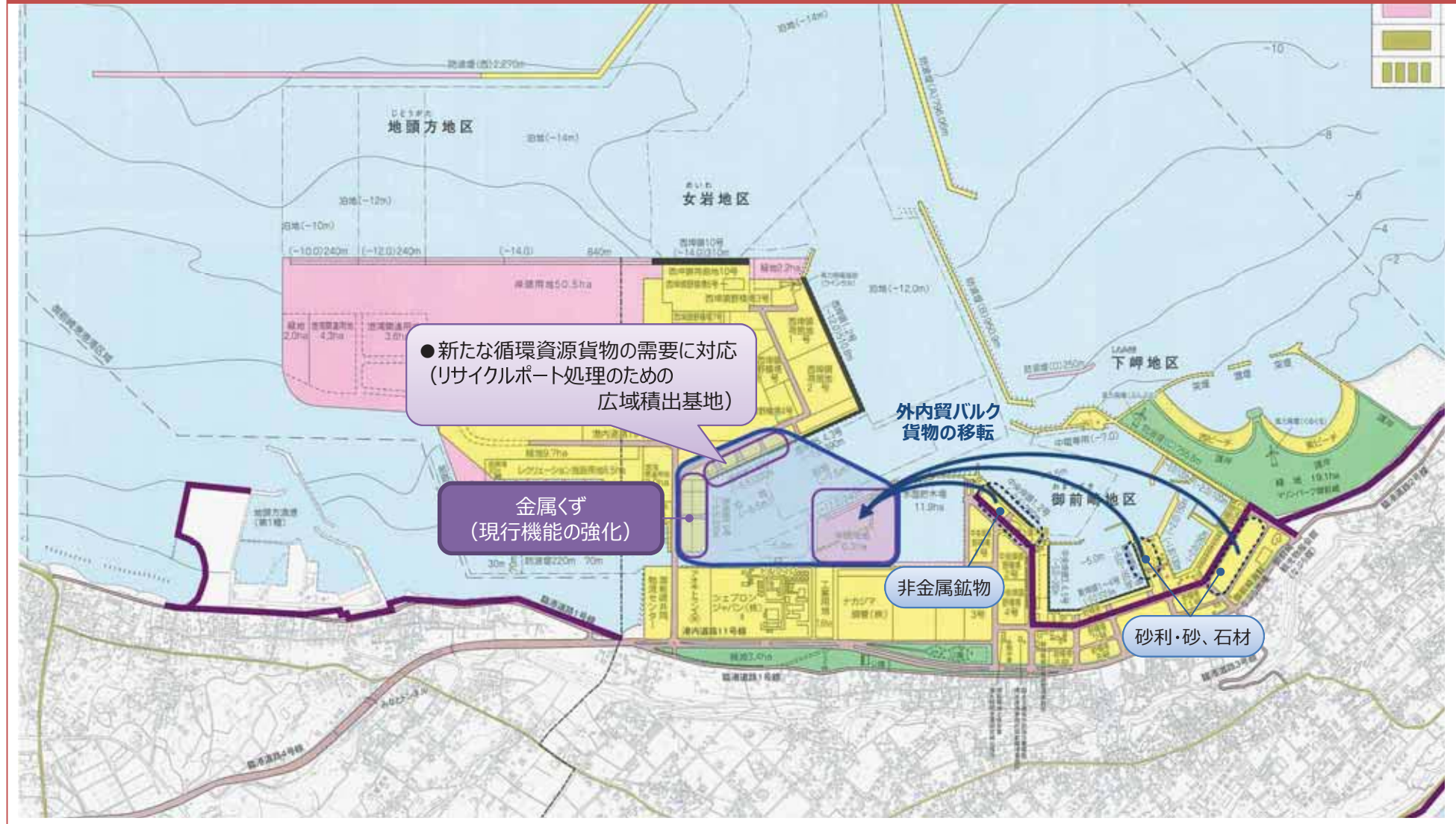
【循環資源貨物取扱の強化イメージ（田子の浦港吉原埠頭）】







【循環資源貨物取扱機能の強化イメージ（御前崎港西埠頭）】





## 基本方針 | D. 内陸拠点との連携強化

## 取組施策

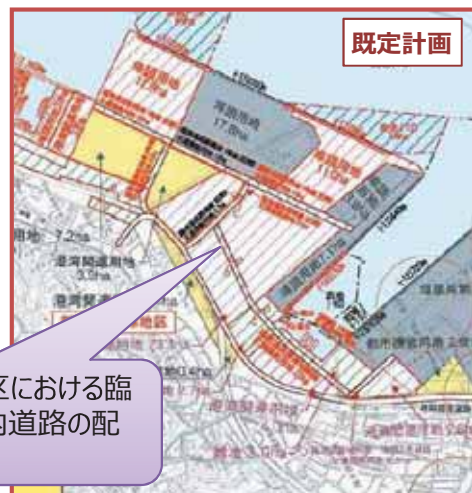
## ①背後幹線道路へのアクセス強化

## 【現状認識】

- ・清水港の周辺道路は、袖師臨港道路や国道1号、国道52号、国道149号、国道150号、三保半島を結ぶ県道三保駒越線があるが、いずれの路線も慢性的に混雑している状態にある。
- ・袖師臨港道路は国道1号や国道149号からの一般車両の流入による交通混雑や埠頭に出入りする貨物車両との輻輳が問題となっている。袖師臨港道路の交通量は約3万～3.8万台で、そのうち約6割が普通車等の一般車両である。
- ・他の港湾の臨港道路と比較して、全体交通量が多く、大型車混入率が低い特徴があり、一般車両の利用が要因と考えられる。

## 【背後幹線道路へのアクセス強化のイメージ（清水港）】

- ・背後幹線道路へのアクセス機能を強化するため、都市側の道路計画と連携しながら、清水港臨海部の道路体系の見直しを図る。







### 【現状認識】

- ・田子の浦港では、東名高速道路富士ICへ直結する田子の浦港・富士インター線（臨港道路区間含）のJR東海道本線との跨線橋において、片側1車線区間があり、港湾物流におけるボトルネックとなっている。
- ・内陸のIC周辺には、「富士山フロント工業団地（分譲中）」や「新東名新富士IC物流業務地（造成中：H32年度完成予定）」が整備計画中。新たな物流産業エリアと田子の浦港は、片道20分圏内と近接している。
- ・ボトルネックの解消により主要幹線道路とのアクセス性を高め、内陸フロンティアとの連携を図る必要がある。



物流団地完成イメージ

（出典）富士市工業振興課 物流団地パンフレット

### 【背後幹線道路へのアクセス強化のイメージ（田子の浦港）】





### 【現状認識】

- ・御前崎港は、地域高規格道路の金谷御前崎連絡道路に結節する臨港道路4号線が整備され、良好な交通アクセスが確保されている。
- ・物流機能や防災機能が集まる西埠頭との陸上アクセス道路は1本のみで、被災時における西埠頭アクセスのボトルネックとなっている。



### 【背後幹線道路へのアクセス強化のイメージ（御前崎港）】

- ボトルネック解消  
⇒ 西埠頭アクセス道路の新規整備  
※ 道路法線や構造等は今後検討

