

## 1. 2 「防災・危機管理」に関わる施策の展開イメージ

### ◆ ◆ 静岡県みなと機能継続計画の概要 ◆ ◆

大規模地震・津波が発生した場合に備え、平常時に行うべき活動（施設整備を含む）や災害時における物流機能等の早期復旧のための方法、手段などを取り決めておく計画

#### 【災害別の各港被害想定と影響① 〔風水害（高潮）／地震／津波〕 〕

発生頻度	災害種別		清水港	田子の浦港	御前崎港
高	風水害（高潮）	被害想定	既往最高潮位 TP+1.37m 近隣の高潮対策 TP+7.26（清水海岸 三保～蛇塚）	既往最高潮位 TP+1.96m 近隣の高潮対策 TP+17.0m（田子の浦港海岸）	既往最高潮位 TP+1.43m 近隣の高潮対策 TP+6.2m（御前崎港海岸）
		各港への影響 (強みと弱み)	台風：防波堤の遮蔽効果により、港内の静穏度は比較的高い。 高潮：天端が低い一部の物揚場等で浸水の可能性がある。	台風：防波堤が短いため、港内に波浪が直接進入する。 港口が漂砂で埋没する可能性がある。 高潮：港内で浸水被害が発生する可能性がある。	台風：防波堤の遮蔽効果により、港内の静穏度は比較的高い。
	地震	被害想定	■南海トラフ《東海・東南海・南海地震の3連動地震》 地表震度 6強～7 加速度 約326gal（新興津ふ頭） 地盤変動量 約1.7m隆起 ■相模トラフ《大正関東地震(1923)》 地表震度 4以下	■南海トラフ《東海・東南海・南海地震の3連動地震》 地表震度 6弱～6強 加速度 約504gal（中央ふ頭） 地盤変動量 約0.3～1.3m隆起 ■相模トラフ《大正関東地震(1923)》 地表震度 5強	■南海トラフ《東海・東南海・南海地震の3連動地震》 地表震度 6弱～6強 加速度 277gal（女岩地区） 地盤変動量 約1.5m隆起 ■相模トラフ《大正関東地震(1923)》 地表震度 4以下
		各港への影響 (強みと弱み)	南海トラフ陸側地盤の隆起により、岸壁水深が浅くなる可能性あり。 （公共岸壁最大水深-15m → -13m） 相模湾側の地震に対しては、首都圏のバックアップとしての機能を果たせる可能性大。	南海トラフ陸側地盤の隆起により、岸壁水深が浅くなる可能性あり。 （公共岸壁最大水深-12m → -10.5m） 相模湾側の地震に対しては、首都圏のバックアップとしての機能を果たせる可能性大。	南海トラフ陸側地盤の隆起により、岸壁水深が浅くなる可能性あり。 （公共岸壁最大水深-14m → -12.5m） 相模湾側の地震に対しては、首都圏のバックアップとしての機能を果たせる可能性大。
	津波	被害想定	■南海トラフ《レベル1》 津波高：概ねTP+3～5m程度 《レベル2》 津波高：概ねTP+4～7m程度	■南海トラフ《レベル1》 津波高：概ねTP+3m程度 《レベル2》 津波高：概ねTP+4～5m程度	■南海トラフ《レベル1》 津波高：概ねTP+3～7m程度 《レベル2》 津波高：概ねTP+6～12m程度
		各港への影響 (強みと弱み)	3港のなかで比較的小浸水被害が少ない。 港内や駿河湾内の航路等水域の啓開に時間を要する可能性がある（漂流物が多い。駿河湾口から遠い。）。	3港のなかで比較的小浸水被害が少ない。 港内や駿河湾内の航路等水域の啓開にやや時間を要する可能性がある（漂流物がやや多い。駿河湾口から遠い。）。	3港のなかで比較的小浸水被害が大きい。 港内や駿河湾内の航路等水域の啓開が比較的容易。（漂流物が少ない。外洋に近い。） →完成車が漂流した場合は撤去に時間を要する（全車両生存者安否確認が必要）

## 【災害別の各港被害想定と影響②】 【火山噴火災害（富士山）／原子力災害（浜岡原発）】

発生頻度	災害種別		清水港	田子の浦港	御前崎港
低	火山噴火災害 （富士山）	被害想定	富士山から約40km（直線距離） 影響軽微（火山灰の堆積0～2cm）	富士山から約25km（直線距離） 影響有り（火山灰の堆積2～10cm） 溶岩流到達などは想定されていない	富士山から約95km（直線距離） 影響なし
		各港への 影響 <small>（強みと弱み）</small>	荷役作業への影響がある（軽微）。 ・降灰による視界不良の恐れがある。 ・場合により堆積した火山灰の除去が必要。 ・荷役機械類やパソコン等精密機器類の停止、 誤作動の恐れがある。	荷役作業への影響がある。 ・降灰による視界不良の恐れがある。 ・堆積した火山灰の除去が必要。 ・荷役機械類やパソコン等精密機器類の停止、 誤作動の恐れがある。	通常荷役作業が可能
	原子力災害 （浜岡原発）	被害想定	浜岡原発から約50km（直線距離） UPZ（31km圏）外	浜岡原発から約75km（直線距離） UPZ（31km圏）外	浜岡原発から約7km（直線距離） PAZ（5km圏＋御前崎）内
		各港への 影響 <small>（強みと弱み）</small>	通常の荷役作業が可能であるが、風評被害による 使用回避（貨物量の減少）の恐れがある。	通常の荷役作業が可能であるが、風評被害による 使用回避（貨物量の減少）の恐れがある。	通常の荷役作業が可能であるが、風評被害による 使用回避（貨物量の減少）の恐れが大きい。 内閣総理大臣が「原子力緊急事態宣言」を発出した 場合、全員即時避難の可能性あり。
被災施設の復旧優先順位は、施設被災の程度、緊急輸送の必要性、背後企業等の復旧状況、施設利用ニーズ等から総合的に判断することとし、みなと機能継続計画 においては、判断プロセス（決定方法等）を定めておくものとする。					

## 【備考】

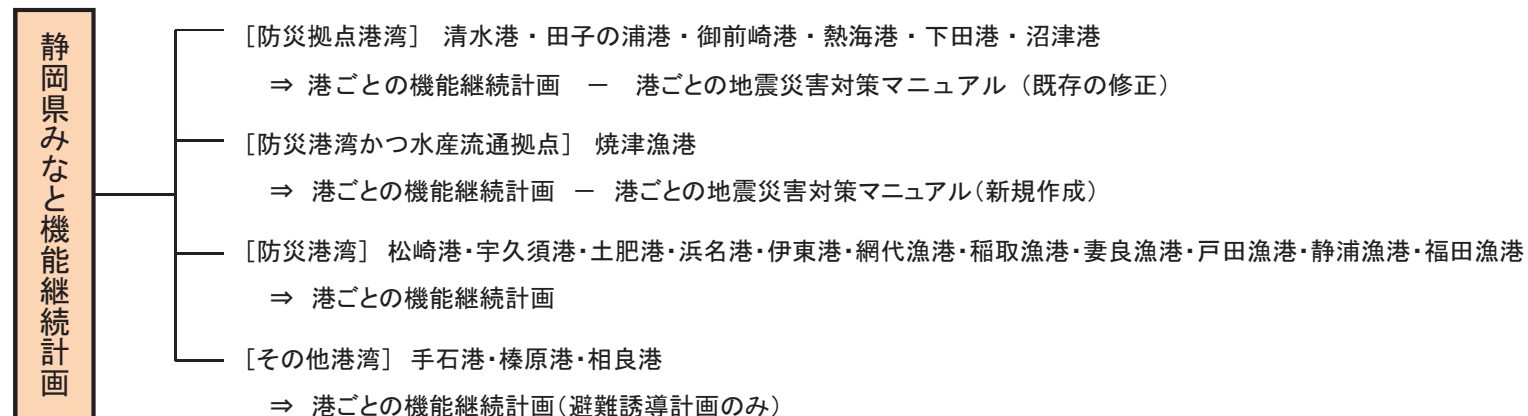
地震	加速度	（3連動地震）東海・東南海＋富士川河口断層地震動の地表面地震波形（成分は岸壁法線直角方向）
	地盤変動量	静岡県交通基盤部シミュレーション（暫定値）
津波	津波高	第4次地震被害想定中間報告
原子力 災害	PAZ	予防的防護措置を準備する区域（発電所から5kmに含まれる自治区等に加え、御前崎の岬部を含む範囲）
	UPZ	緊急時防護措置を準備する区域（発電所から概ね半径31kmに含まれる自治区等）
	PPA	ブルーム通過時の被ばく避けるための防護措置を実施する地域（具体的な範囲については、今後、原子力規制委員会で検討）

## ◆ ◆ 静岡県みなと機能継続計画の概要 ◆ ◆

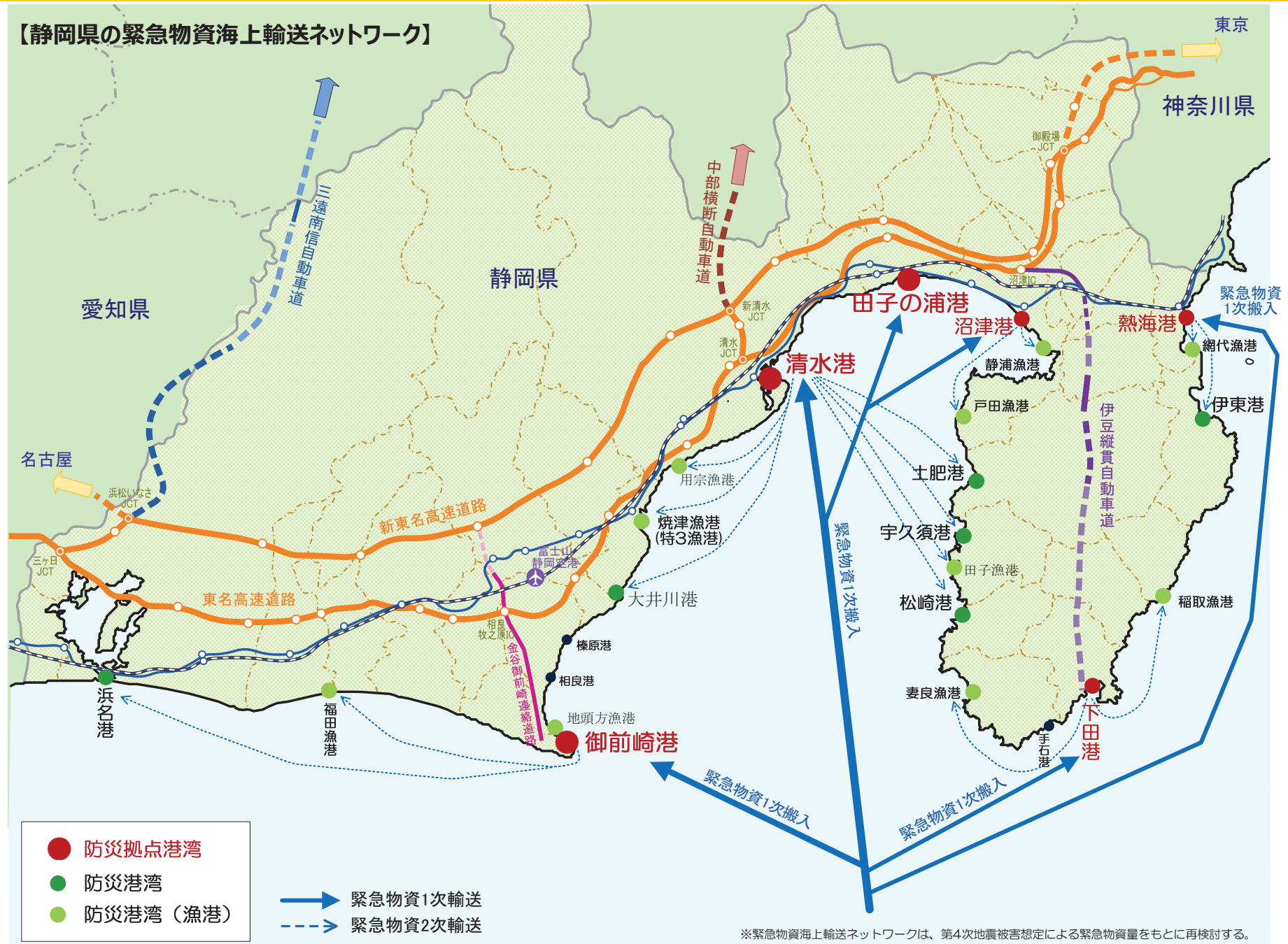
## 【機能継続計画のメニュー】

項目	目的	ハード・ソフト対策	内容	整備概要(ハード対策)
被害の軽減 (被災前の対応)	人的被害の 最小化	ソフト対策	避難誘導計画の策定	—
		ハード対策	避難援助施設の整備	【避難対策の推進】 緊急避難所・避難誘導標識の整備
		ハード対策	海岸保全施設等の整備	【海岸保全等】 海岸保全施設・浜名湖内の津波対策施設の整備
	物的被害の 最小化	ソフト対策	機能継続計画(事前準備)の策定	—
		ハード対策	港湾・漁港施設(緊急輸送機能)の整備	【緊急輸送施設の確保】 耐震強化岸壁・防災緑地等の整備、防波堤の改良
		ハード対策	港湾・漁港施設(事業継続機能)の整備	【事業継続機能の確保】 耐震強化岸壁の整備、防波堤の改良
復旧時間の短縮 (被災後の対応)	防災拠点機能・ 物流機能の 早期回復	ソフト対策	初動体制(緊急輸送機能)の構築	—
		ソフト対策	初動体制(事業継続機能)の構築	—

## 【機能継続計画の体系】



## ◆ ◆ 静岡県みなと機能継続計画の概要 ◆ ◆





## ◇ ◆ 静岡県みなと機能継続計画の概要 ◆ ◇

## 【施設整備の方針（優先度）】

優先度Aを「地震・津波対策アクションプログラム2013」に位置付け、今後10年間（平成25年度～平成34年度）で優先的に整備を推進する。

## ■ 避難対策の推進

（緊急避難所、避難誘導標識等の整備）

**優先度A** 県管理全港湾・漁港

## ■ 緊急輸送施設の確保

（住民の避難、物資の緊急輸送に供する港湾・漁港の整備  
→耐震強化岸壁、緊急物資配送拠点（緑地）、橋梁耐震化 等）

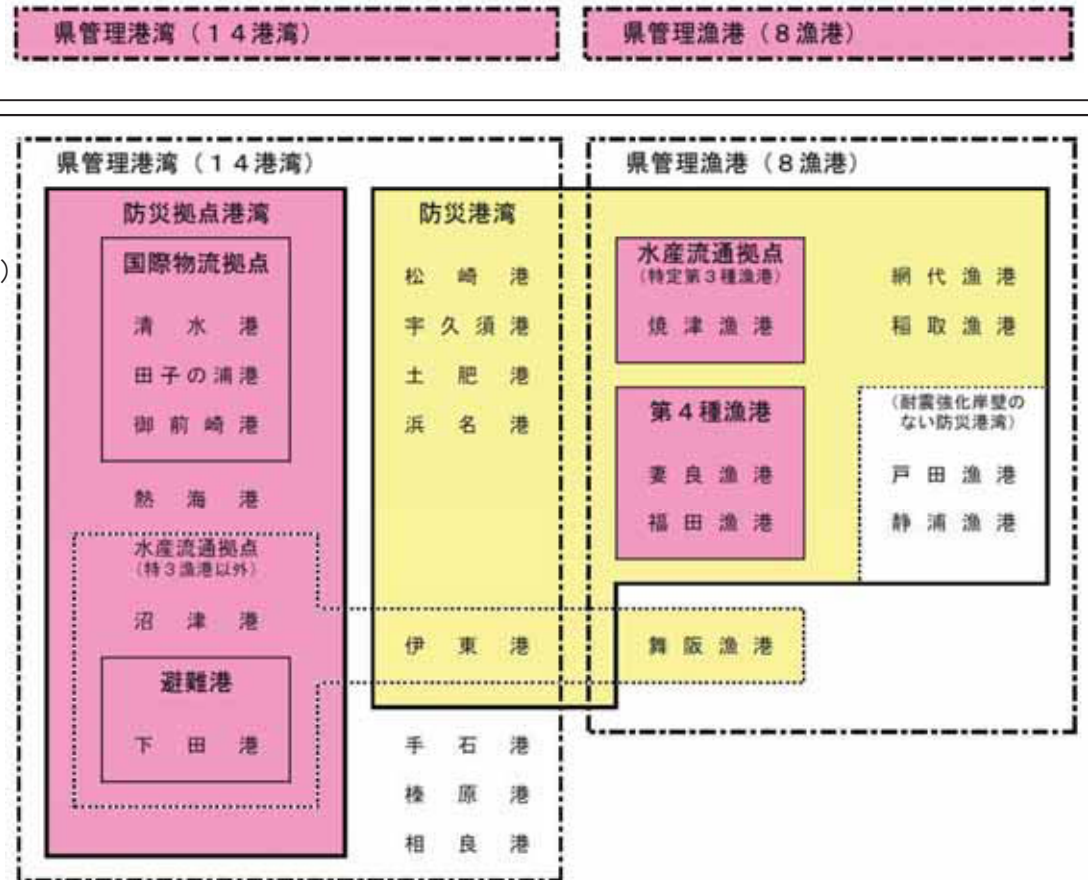
**優先度A** 防災拠点港湾

**優先度B** 防災港湾

## ■ 事業継続機能の確保

（海上輸送の拠点港湾、水産物流通の拠点漁港の整備  
→物流・水産流通機能維持のための岸壁、ねばりづよい防波堤への改良 等）

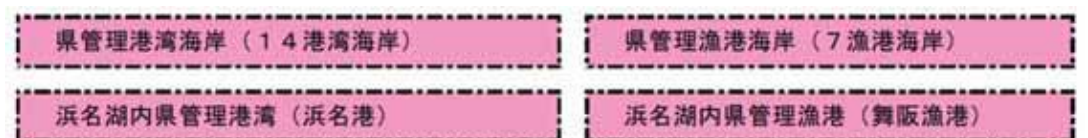
**優先度A** 国際物流拠点、避難港、  
水産流通拠点（特3漁港）、  
第4種漁港



## ■ 海岸保全等

（津波から国土、人命及び財産を守るための施設整備）

**優先度A** 県管理全港湾海岸・漁港海岸、  
浜名湖内（浜名港・舞阪漁港）



## 基本方針 | E. 避難・防護対策の拡充

### 取組施策

- 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

#### 【現状認識】

- ・焼津漁港の各地区では、堤防外側に津波緊急待避施設が4箇所設置されている。（※全体で約1,100人の緊急避難が可能）
- ・H24年4月には、200人避難可能な避難津波マウント（命山）が設置された。
- ・県内港湾では、発災時における港内就業者や来訪者の安全・安心を確保するため、津波避難施設の設置等のハード対策を進めている。



津波避難マウント（命山）

海拔10m/200人避難可能



津波緊急待避施設

海拔6.5m/2階建て

焼津漁港の津波避難対策

#### 【避難施設・避難ルートの整備促進イメージ】

##### ◆清水港

##### 整備案①：日の出埠頭 命山築造

- フェリーや旅客船の就航で多くの人でにぎわう日の出埠頭において津波避難対策を強化

- ・日の出4・5号上屋の撤去（物流機能の移転）  
⇒跡地に津波避難施設（命山）を設置  
⇒通常時はベンチ等を設置し交流機能としての役割を果たす



日の出4号上屋 日の出5号上屋

日の出4号岸壁  
（耐震強化岸壁）

日の出5号岸壁  
（耐震強化岸壁）

##### 整備案②：袖師埠頭 避難タワー設置



避難タワーの建設促進

##### 臨海部防災拠点の形成


興津11～14号岸壁  
（耐震強化岸壁）

- 津波避難マウント（命山）や津波避難ビル、津波避難タワー等の津波避難施設については、安全性及び耐浪性の再点検や指定の見直し等を行う。
- 津波避難施設の整備については、緊急的な対策としての津波避難タワーの整備などのほか、100年、200年先を見据え、津波避難マウントのような恒久的な避難場所を確保する。
- 港内就業者や来訪者等が安全かつ迅速に避難できるよう、引き続き、避難路の確保・整備や安全対策を進めるとともに、避難を誘導するための標識等の整備を行う。



## 【船舶及び滞留者等の避難対策の強化イメージ】

- 船舶の避難対策については、現行の避難対策マニュアル（海難防止協会検討の清水港モデル）をもとに、第4次被害想定の内容を踏まえ、各港の対策マニュアルを策定する。
- 港内滞留者への避難対策としては、現在清水港の新興津・興津・袖師地区における避難誘導計画が策定中である。
- 各地区の港湾活動の状況に応じた被災シナリオを想定し、全エリアにおいて、避難施設や避難ルートの指定等、“みなと避難誘導計画”を策定する。
- 港内滞留者が迅速・的確な避難ができるよう、緊急地震速報や津波避難に関する情報伝達の多重化・多様化、情報の不可聴域の解消に取り組む。（清水港新興津・興津・袖師埠頭ではSOLAS放送設備を利用した伝達体制が整備済み）

（興津第2埠頭 照明塔B）



津波避難所看板

【フェンス貼り付け型】



避難経路に設置されている避難誘導標識

【路面ペイント型】



新興津・興津・袖師地区の主な津波避難施設

【照明塔の改良整備】



【上屋や管理棟等の既存施設】


地震・津波避難誘導計画（案）  
～清水港新興津・興津・袖師地区～


（出典）H23年度 清水港地震対策連絡会議資料（清水港管理局）

## 基本方針 | E. 避難・防護対策の拡充

### 取組施策

### ③ 津波・高潮防護ラインの性能の再点検と整備促進

#### 【現状認識】

- ・静岡県の海岸線延長505.6kmのうち、津波対策の必要整備延長は279.3km
- ・H23年度末現在、防波堤や防潮堤、水門・陸閘等の整備完了延長は250.4km
- ・津波対策施設の整備率は89.7%。港湾・漁港海岸に限り整備率は80.5%
- ・港湾海岸の整備が遅延状況にある。

#### 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%



#### 【静岡県の津波・地震対策】

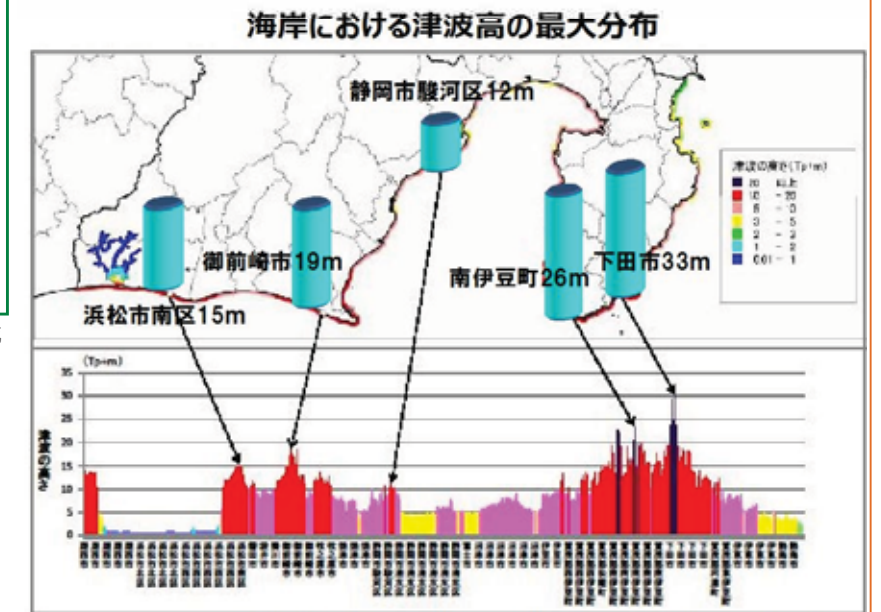
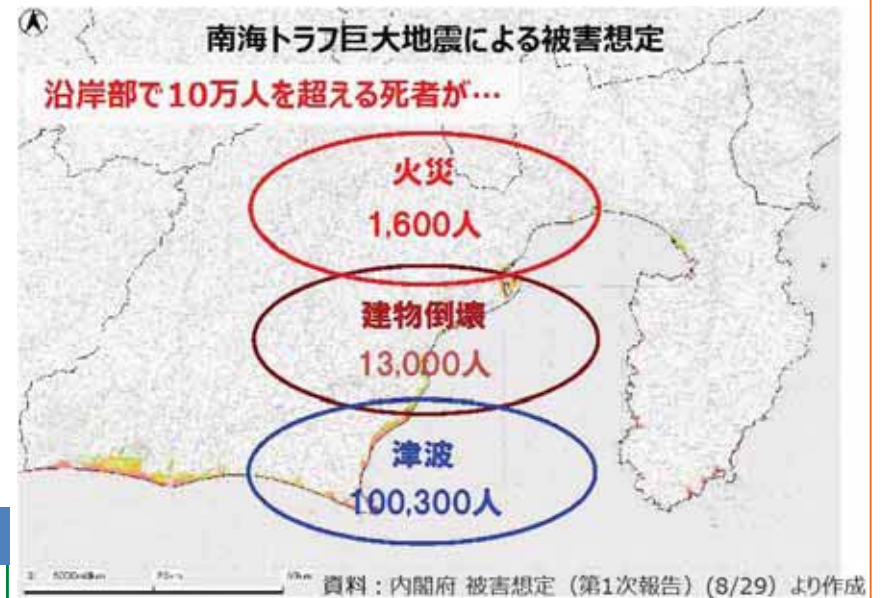
##### ◇基本理念：「減災」

地震や津波の発生時期や規模などあらゆる可能性を考慮しつつ、人命を守ることを最も重視し、ハード・ソフトの両面からできる限りの対策を実施することにより、被害をできるだけ少なくする。

##### ◇基本目標

- 地震・津波から命を守る
- 被災後の県民生活を守る
- 迅速、かつ着実に復旧、復興を成し遂げる

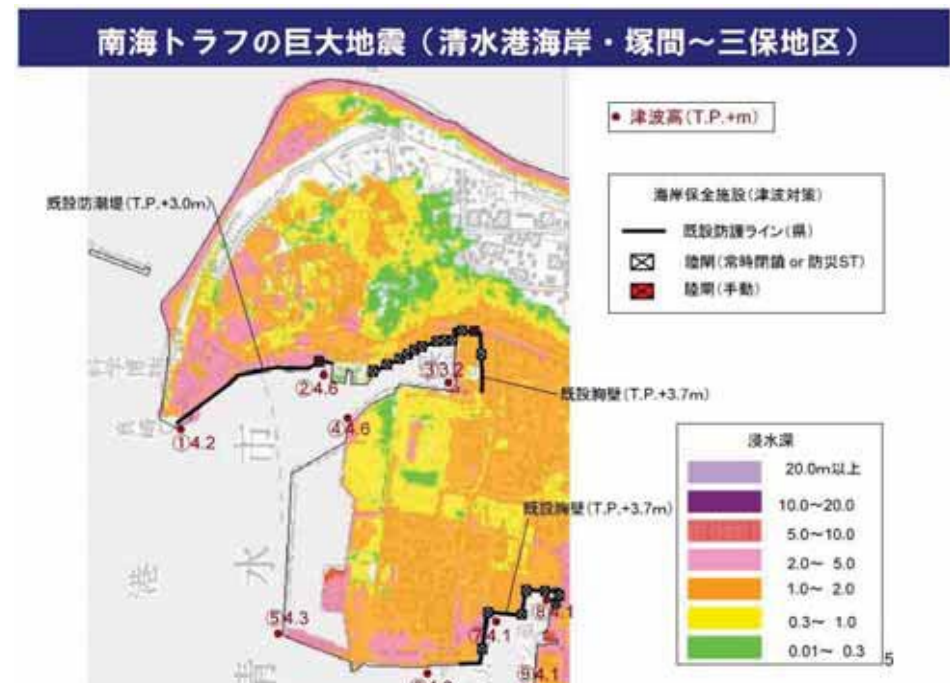
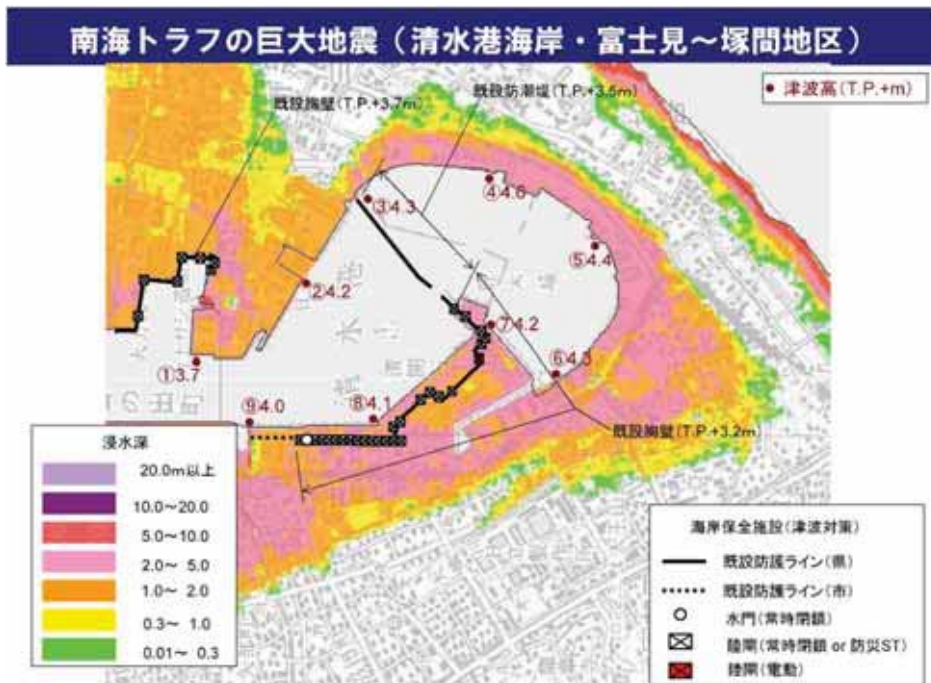
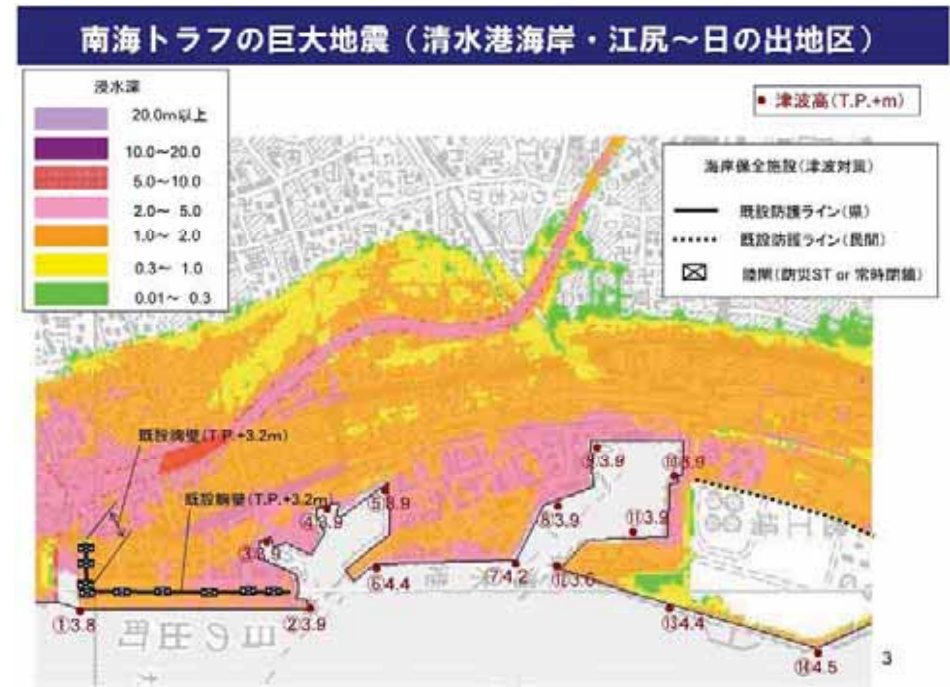
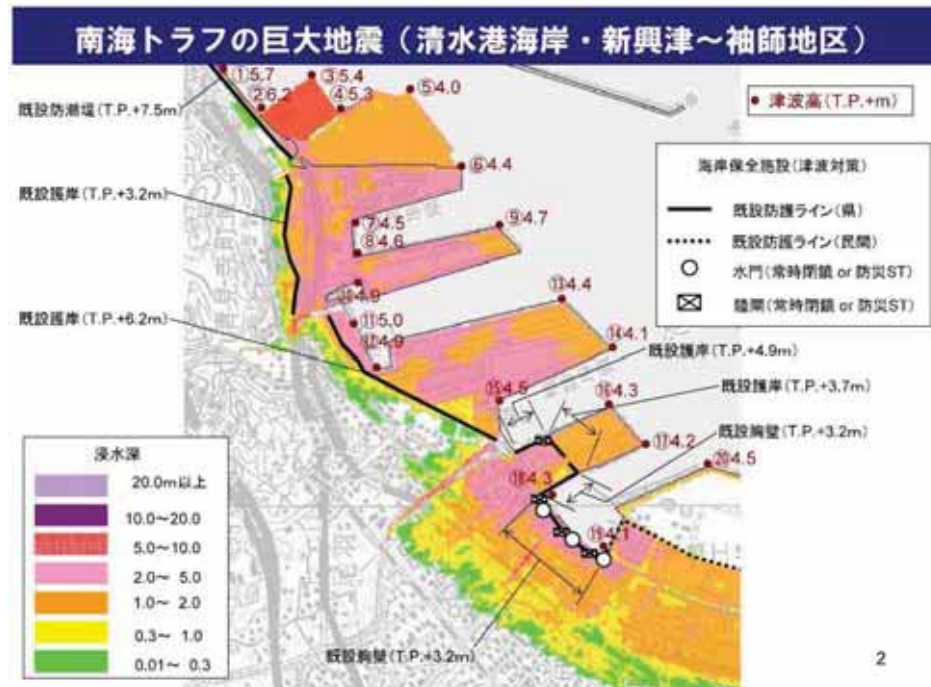
資料：地震・津波対策アクションプログラム2013基本方針（2/13）より作成



#### 【津波・高潮防護ラインの整備促進イメージ】

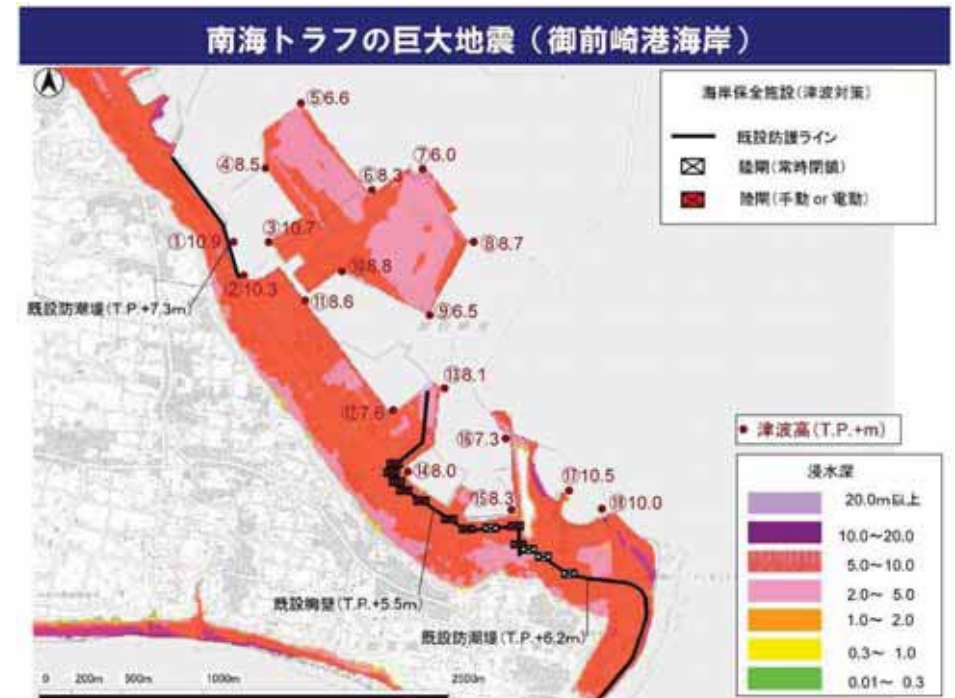
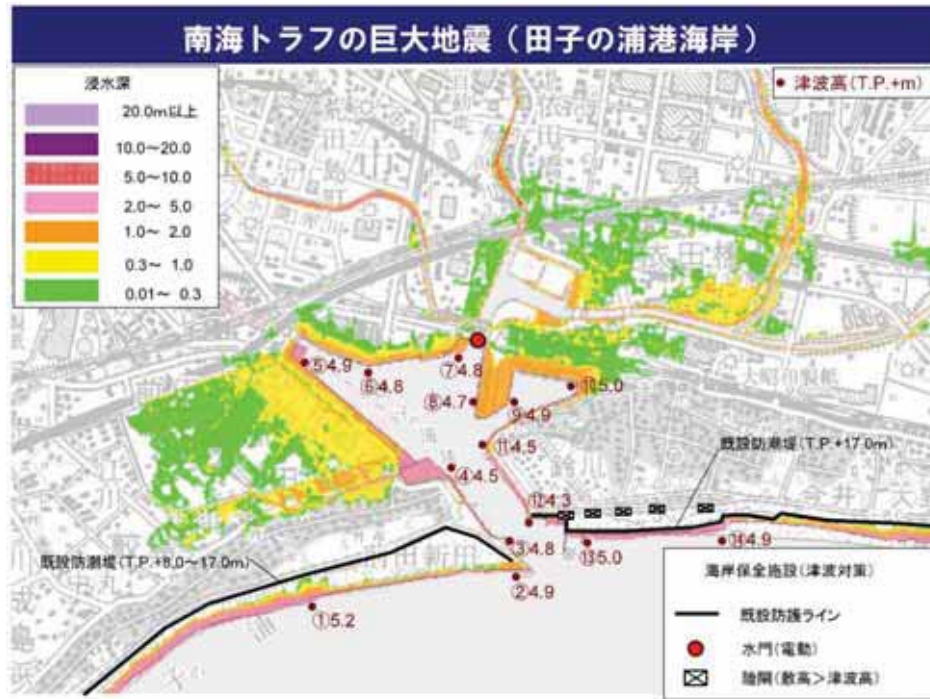
- 背後の産業活動とまちづくりと連携した防護ラインの整備
  - ・既存施設の嵩上げ、耐震改良
  - ・未整備エリアにおける新設



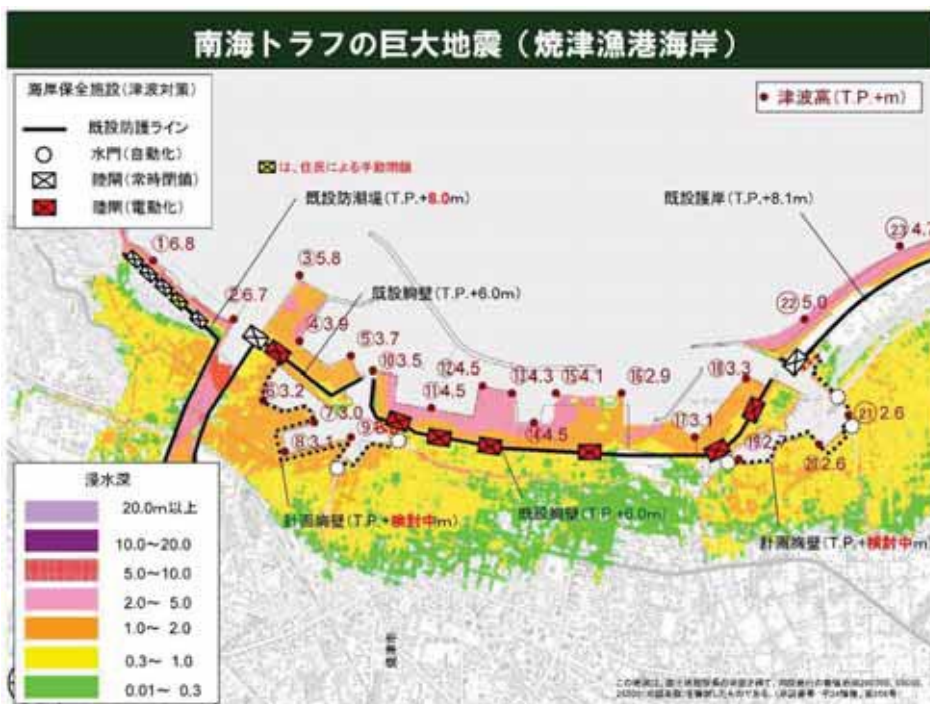


(出典) 南海トラフ巨大地震による港湾の津波高・浸水深について (H24.8.29内閣府公表データに静岡県港湾局で加筆)





(出典) 南海トラフ巨大地震による港湾の津波高・浸水深について  
(H24.8.29内閣府公表データに静岡県港湾局で加筆)



## 基本方針 | E. 避難・防護対策の拡充

### 取組施策 ④防波堤のねばり強い構造への改良

#### 【現状認識】

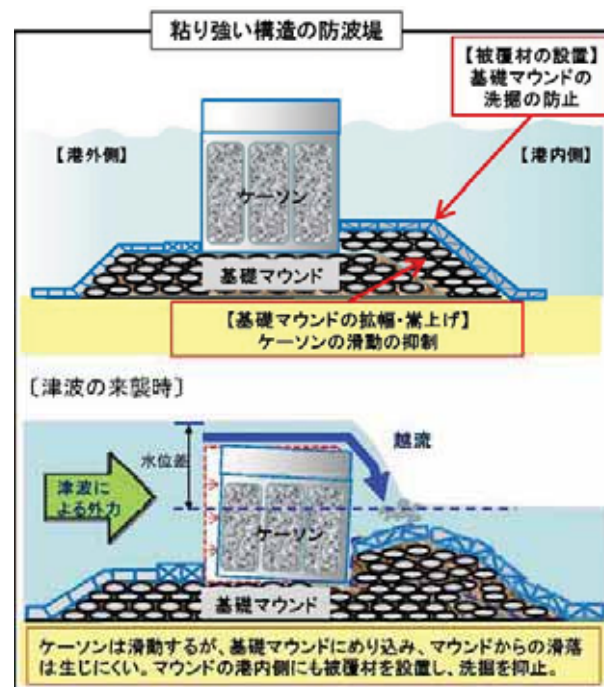
- ・安全・安心な港湾荷役を支える第一線の防波堤は、清水港では新興津防波堤・外港防波堤と三保防波堤が、御前崎港では防波堤（東）と防波堤（西）が整備計画中。
- ・港全体の静穏度を確保するとともに、津波等に対する減災効果をもたらす「第一線防波堤」は、被災・崩壊した場合には復旧に長期間し、その結果、港湾活動が途絶する可能性が高い。



※防波堤（東）、防波堤（西）は直轄事業

#### 【防波堤のねばり強い構造への改良イメージ】

防波堤を越えるような高さの津波に対しても、崩壊せずに減災効果を発揮するため、レベル 1 の津波抑止またはレベル 1 を上回る津波越波に対応した「粘り強い構造」へ改良。



※新興津防波堤・外港防波堤は直轄事業



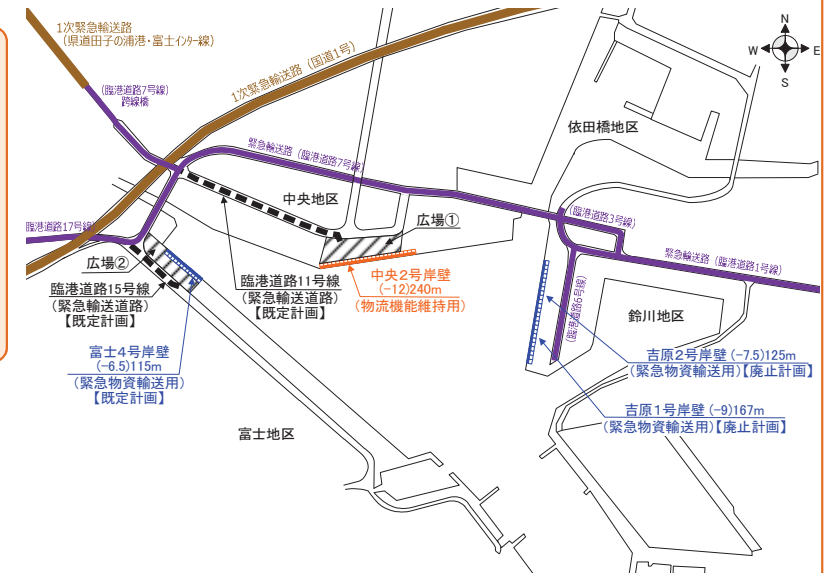
## 基本方針 | F. 緊急対応力の強化

### 取組施策

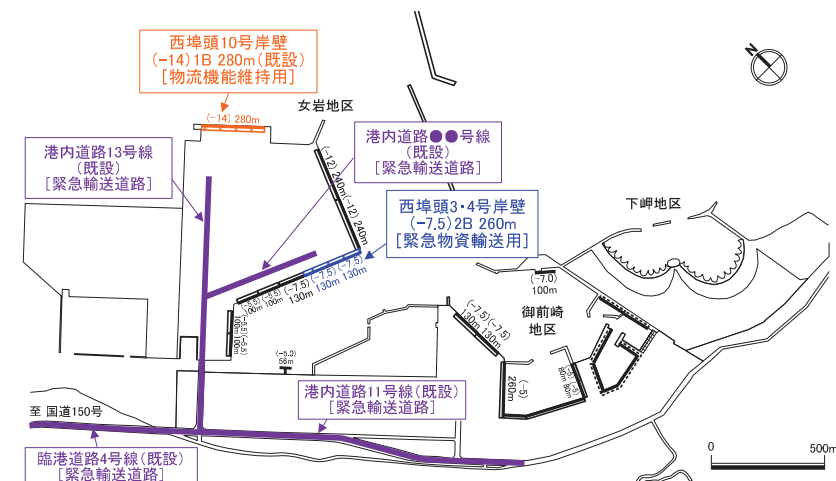
### ① 臨海部防災拠点の整備促進

#### 【現状認識】

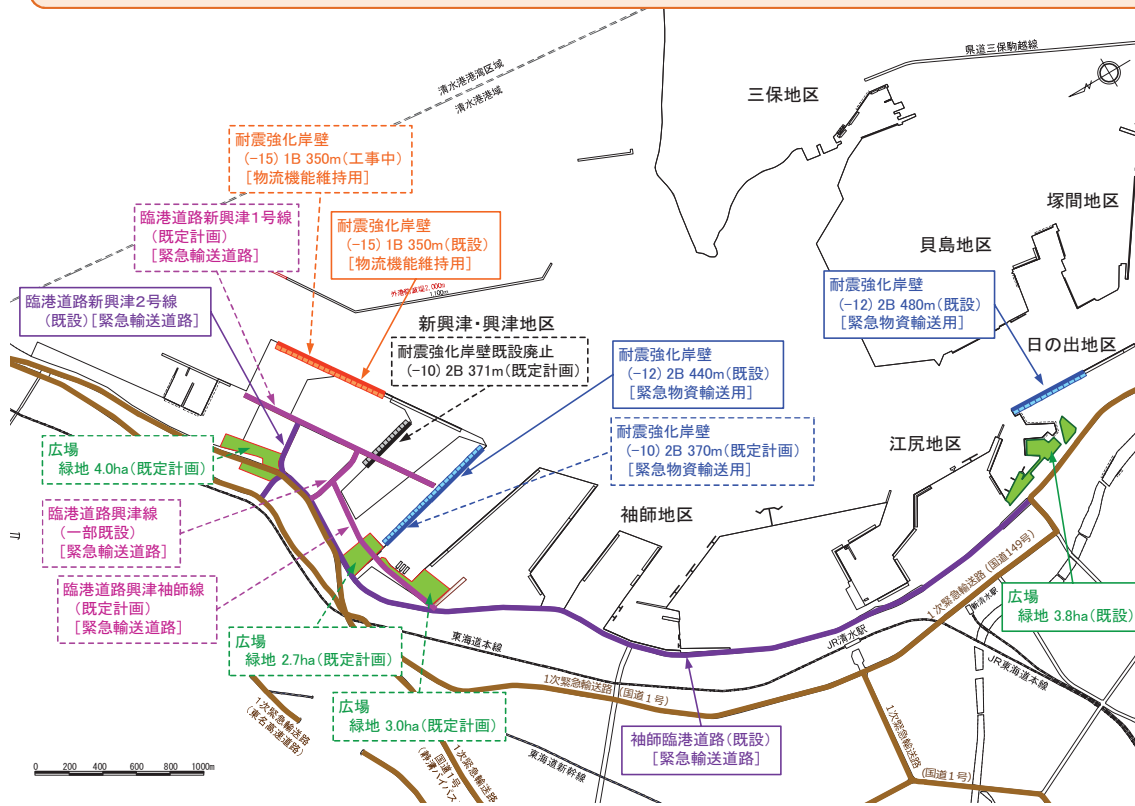
- ・清水港は、緊急物資輸送用の耐震強化岸壁が6B整備完了。興津第一埠頭の水深10m岸壁2Bは興津埠頭間埋込に伴い将来は廃止とし、新たに興津第二埠頭に2Bを計画。
- ・耐震バース背後の広場は約13.5haが整備計画中。日の出地区広場3.8haのみ整備済み。
- ・田子の浦港は、吉原埠頭に2B整備されているが、いずれも老朽化が著しく将来は廃止予定。
- ・広場は、既定計画の富士4号岸壁背後に約0.6haが計画されている。
- ・御前崎港は、西埠頭（水深7.5m）に2B整備されているが、広場は確保されていない。
- ・3港とも、耐震強化岸壁や広場に直結する緊急輸送路が指定、整備済みである。



田子の浦港の大規模地震対策施設の整備計画位置図



御前崎港の大規模地震対策施設の整備計画位置図



清水港の大規模地震対策施設の整備計画位置図

## 【緊急物資輸送用耐震バース等、臨海部防災拠点の形成イメージ】

- 被災後の緊急物資、避難民、啓開用重機等を受け入れるための耐震強化岸壁のほか、支援物資の仕分けや保管、避難スペースとして利用する広場、臨海部と内陸部を結ぶ緊急物資輸送道路等、一体的に機能し、復旧・復興の拠点となる臨海部防災拠点の形成が不可欠である。
- 今後は、**第4次地震被害想定において設定された緊急物資量をもとに、緊急物資輸送用の耐震強化岸壁需要の再点検**を行い、不足する施設については早期整備を進め、防災体制の強化を図る。
- さらに、耐震強化岸壁を核とした臨海部防災拠点を形成するため、緊急時利用スペースや緊急物資輸送経路等の関連施設の需要や配置等の整備計画の再点検を行い、円滑な災害時輸送ネットワークを確保する。

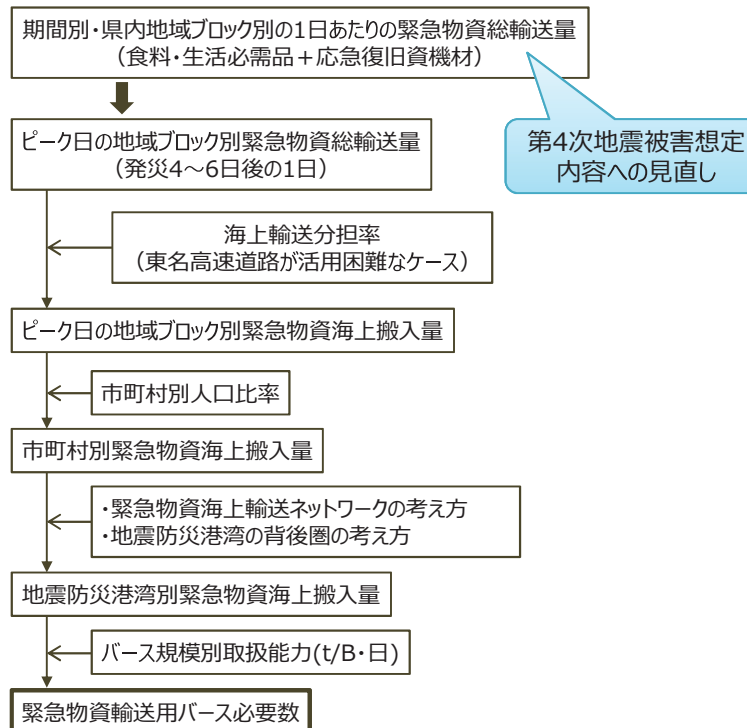


清水港興津地区 防災拠点（案）



※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

田子の浦港富士地区 防災拠点（案）

第3次地震被害想定に基づく  
県内地震防災港湾の耐震バース需要算定フロー


## 耐震強化岸壁を核とする港湾の防災拠点の形成

国土交通省

## 現在の耐震強化岸壁の考え方

- ・大規模地震直後に各地域への緊急物資等の海上輸送を行うことを目的として耐震強化岸壁の整備を促進していく。
- ・概ね20万人に対し、水深10mの耐震強化岸壁1バースを提供する。
- 全国での必要バース数 336バース (整備済・整備中: 227バース【68%】)

## 耐震強化岸壁の整備についての見直し

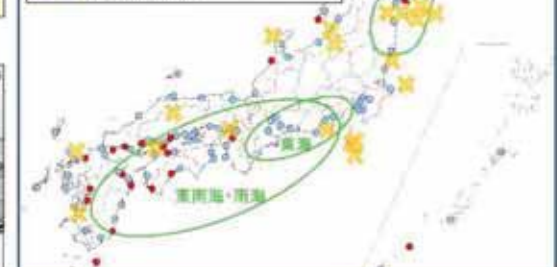
○緊急物資輸送に係る耐震強化岸壁の見直し

被災地外からの自衛隊等の緊急車両や災害対策支援のための人員の輸送に、フェリー、RORO船が活用され、被災地の復旧に大きな役割を果たしたことを踏まえ、港湾の防災拠点を、広域的な支援受け入れや被災地の復旧・復興の拠点として活用する。



## 全国の耐震強化岸壁(緊急物資輸送用)の整備状況

- 耐震強化岸壁の整備済・整備中港湾(85港湾)
- 耐震強化岸壁の未整備港湾(27港湾)
- ※耐震強化岸壁の計画がある重要港湾以上のみ表記
- 東海地震防災対策強化地域、東南海・南海地震防災対策強化地域、日本海・千島海溝周辺海溝型地震防災対策強化地域
- 阪神・淡路大震災以降に発生した最大震度6以上の地震の震源地





## 基本方針 | F. 緊急対応力の強化

### 取組施策

### ② SOLAS対応等の保安対策の強化

#### 【現状認識】

- ・駿河湾港では、SOLAS条約（海上人命安全条約）の改正に伴い、清水港で7埠頭、田子の浦港で3埠頭、御前崎港で1埠頭の計11埠頭が保安対策の強化として保安規程が承認され、港湾活動や船舶航行の安全確保に向けた取り組みを実施。
- ・外貿埠頭と交流拠点が混在する清水港日の出埠頭では、水際線への自由な立ち入りが規制されている。
- ・外貿埠頭が分散しているため、保安対策にかかわるコストの増加につながっている。

清水港保安対策箇所



田子の浦港保安対策箇所



駿河湾港公共埠頭における保安対策箇所

駿河湾港における保安対策状況

	対象埠頭数	対象埠頭
清水港	7	新興津埠頭、興津第1埠頭、興津第2埠頭、袖師第1埠頭、袖師第2埠頭、日の出埠頭、富士見埠頭
田子の浦港	3	中央埠頭、富士埠頭、吉原埠頭
御前崎港	1	西埠頭
駿河湾港	11	

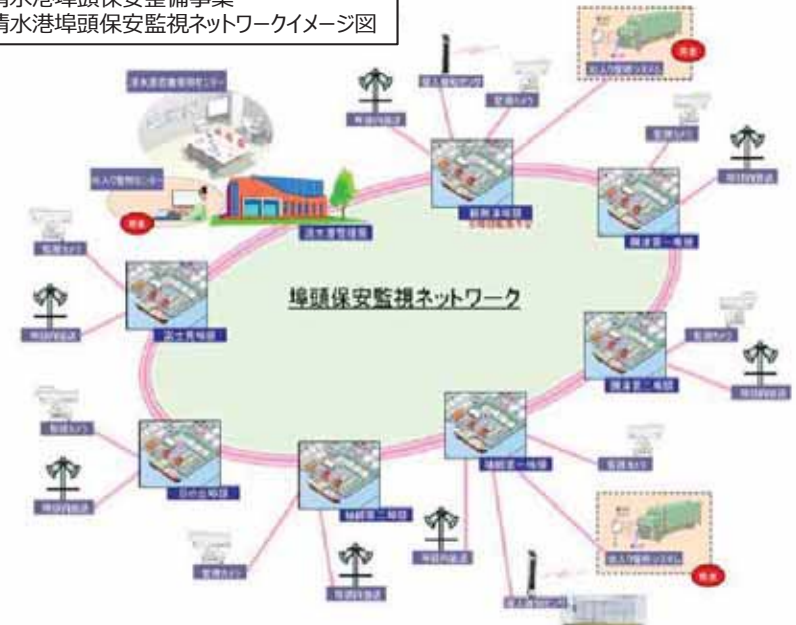
※平成24年4月1日現在

#### 【港湾施設の保安対策の強化イメージ】

- SOLASエリアの集約化と埠頭保安監視ネットワークの整備
  - ⇒ 保安監視体制の効率化
  - ⇒ 外貿埠頭の集約による保安対策コストの削減

清水港埠頭保安整備事業

清水港埠頭保安監視ネットワークイメージ図





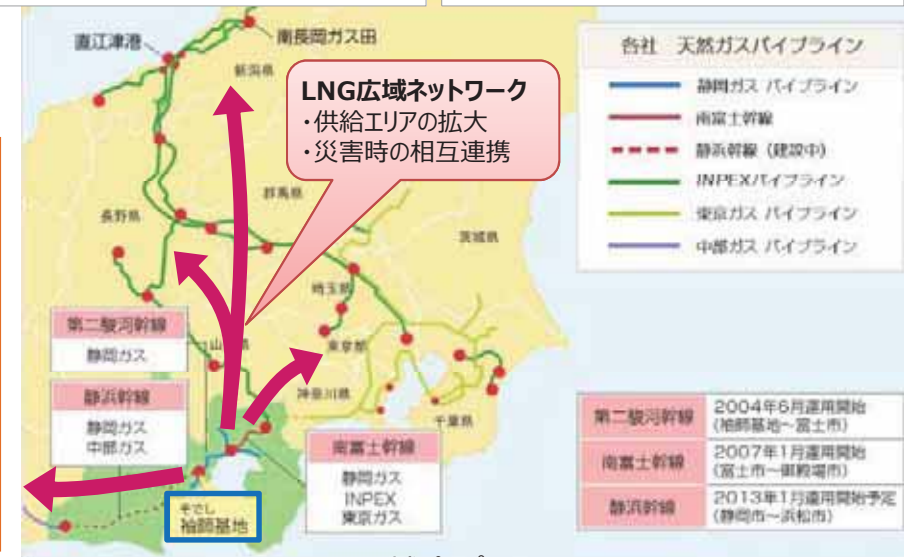
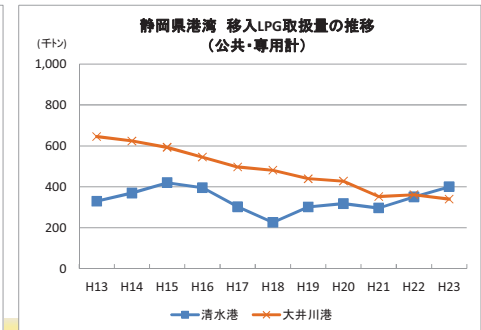
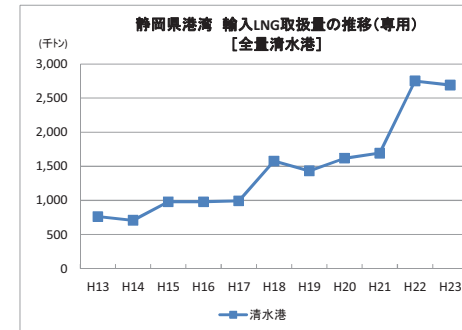
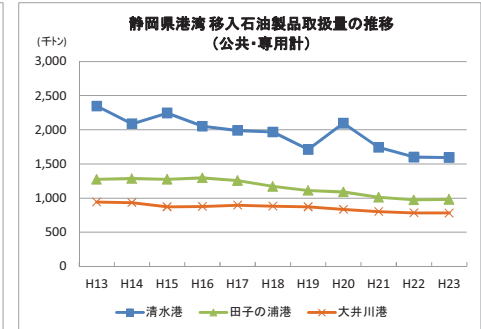
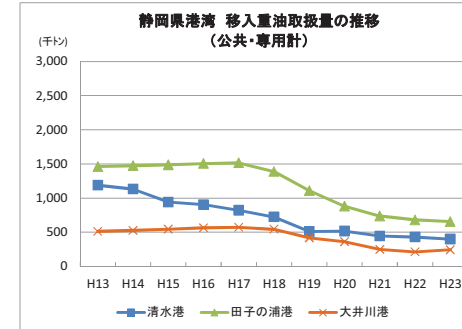
## 基本方針 | F. 緊急対応力の強化

### 取組施策

### ③ エネルギー関連施設の再点検と整備促進

#### 【現状認識】

- ・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。静岡県全域及び山梨や長野県の周辺エリアへ供給。
- ・LNGについては、県内のパイプライン建設が着実に進み、将来的には首都圏や名古屋圏、日本海圏との広域供給ネットワークによる相互連携が可能となる。
- ・県民生活及び地域産業へのエネルギーの安定供給はもとより、震災時の応急・復旧活動におけるエネルギー確保の点からも、重要性の高い港湾機能であり、取扱施設の維持・強化が必要不可欠。



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

- 61





【エネルギー関連施設の強化イメージ（田子の浦港）】



【石油埠頭の再編】 ※既定計画どおり

- 老朽化対策、船舶間の保安距離の確保
- 危険物取扱施設との保安距離の確保

→ 石油2～4号岸壁 (-5.5)300m 3B (5号ドルフィン廃止)

→ 臨港道路鈴川護岸道路 [法線変更]

## 基本方針 | F. 緊急対応力の強化

### 取組施策

#### ④ 漂流物（流木、コンテナ、船舶等）対策の強化

##### 【現状認識】

・東北地方太平洋沖地震により発生した津波において、北海道3港湾（えりも港、十勝港、釧路港）に設置された津波バリアが漁船、多数の漁具や軽自動車等を捕捉したといった整備効果が確認されている。



えりも港



十勝港



釧路港

東北地方太平洋沖地震による津波に対する津波漂流物対策施設の効果事例（北海道港湾）

##### 【漂流物対策（流木、コンテナ、船舶等）の強化イメージ】

- 港湾・漁港への津波・高潮来襲時においては、船舶や木材等の漂流物が海域・陸域を漂流し、波力だけでなく、漂流物の衝突力が加わることによって建築物や構造物を破壊し、被害を拡大することが懸念される。
- 漂流物の市街地への流入による被害拡大を防ぐため、水際で捕捉する津波・高潮バリアを整備する。（波高3m程度まで対応）
- あわせて、防波堤、防潮堤、水門等の津波高潮防災施設や漂流物を食い止めるためのグリーンベルト（樹林帯）の整備といったハード対策の強化を図る。



清水港



御前崎港


袖師臨港道路を跨いで  
水際線と住宅地が近接

袖師船溜

袖師第二埠頭



御前崎漁港

御前崎  
魚市場

漁港と住宅地間のバリアー

津波漂流物対策施設の設置候補地（案）



## 基本方針 | G. 物流機能継続性の確保

### 取組施策

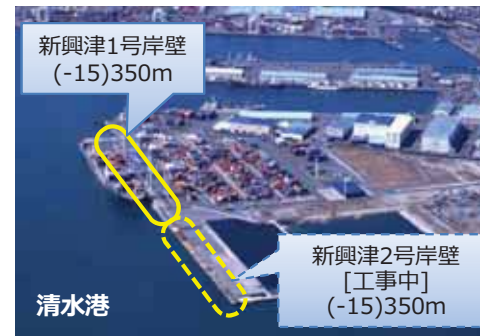
#### ① 産業活動維持用の耐震強化岸壁等の確保

##### 【現状認識】

- ・駿河湾港では、震災時において背後の産業活動を維持継続を支える物流機能維持用の耐震強化岸壁が、清水港で2バース、田子の浦港で1バース、御前崎港で1バース、計4バース整備・計画中。（右表参照）
- ・東日本大震災の教訓として、地域経済の維持継続の観点から、港湾物流機能の確保が極めて重要であることが再認識された。
- ・震災直後から、緊急物資の輸送や、地域の物流拠点の確保などの面で耐震強化岸壁が大きな役割を果たしたことから、地域経済を支える物流基盤（埠頭、保管機能等）の耐震性・耐津波性の確保・向上が課題となっている。

【物流機能維持用岸壁】

港格	港名	岸壁名	水深	岸壁数	供用開始年
国際 拠点 港湾	清水港	新興津1号	-15m	1	2003年
		新興津2号	-15m	1	工事中
重要 港湾	御前崎港	西埠頭10号	-14m	1	2004年
	田子の浦港	中央2号	-12m	1	2011年
計	3港			4	



物流機能維持用耐震強化岸壁の整備位置図

#### 【産業活動維持用耐震バースの確保イメージ（田子の浦港）】

- 周辺地域の産業活動の維持継続あるいは早期復旧・事業再開に寄与するため、産業活動維持用の耐震強化岸壁を新たに確保する。
- 耐震バースの計画・整備にあたっては、「港湾における地震・津波対策のあり方（答申）H24年6月13日交通政策審議会」において提示された耐震強化岸壁の配置や整備の考え方を踏まえ検討する。

産業活動維持用耐震強化岸壁の整備計画（案）

	清水港	田子の浦港	御前崎港
既設・整備中	2	1	1
計 画	3	2	3
合 計	5	3	4



※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



【産業活動維持用耐震バースの確保イメージ（清水港、御前崎港）】



※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



【内陸フロンティアとの連携による港湾貨物の保管機能の確保】

- 災害時における産業活動の維持継続を図るため、臨海部に集積する港湾貨物の保管機能については、施設の役割や特性に応じて、内陸フロンティアとの連携を図りながら、内陸エリアへの移転を促進する。
- あわせて、内陸エリアの保管機能とのアクセスの確保・強化を図る。

## 基本方針 | G. 物流機能継続性の確保

### 取組施策

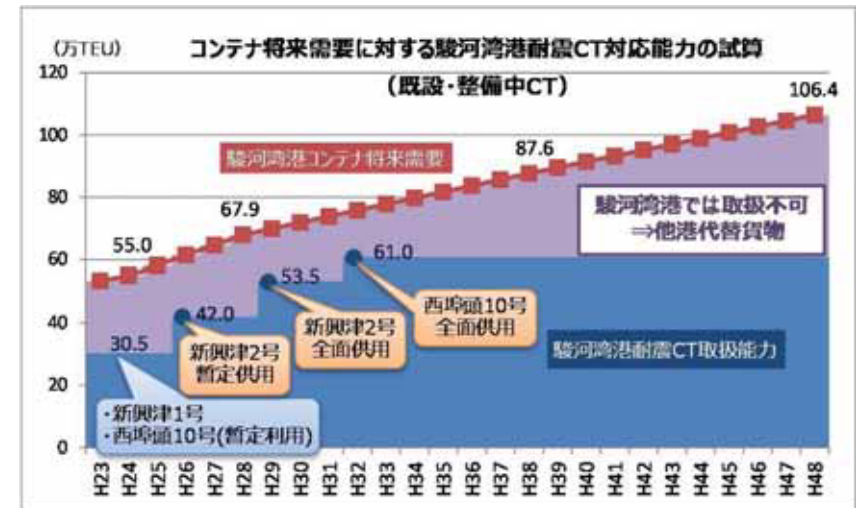
### ② 駿河湾港内でのバックアップ体制に配慮した施設規模と配置の見直し

#### 【現状認識】

- 駿河湾港では、現在耐震強化されたコンテナバースは、清水港新興津1号岸壁と御前崎港西埠頭10号岸壁（暫定供用）で、取扱能力は30.5万TEU／年
- 整備中の新興津2号岸壁や西埠頭10号岸壁の本格供用により、駿河湾港の将来の耐震CT取扱能力は61万TEU／年と試算される。
- 現行の耐震機能のままで、震災時において駿河湾港のコンテナ将来需要に対応できず、被災を受けない県外のコンテナ港を代替する貨物が多数発生する。

#### 【他港代替貨物の試算（右図参照）】

- 現在から耐震3バース整備終了（H32想定）までの期間：最大28万TEU
- H48年（長期）：約45万TEU



#### 【駿河湾港内でのバックアップ体制づくりのイメージ（御前崎港）】

- 駿河湾港内でのコンテナ取扱に関わるバックアップ体制を強化するため、御前崎港西埠頭コンテナターミナルの2バース目を耐震強化岸壁として整備する。
- 早期復旧が想定される御前崎港において、被災した清水港のコンテナ貨物を代替し、県外港への流出を最小限に食い止める。

女岩地区西埠頭コンテナターミナルの連続2バース化

- (-14) 280m 1B【既設】
- (-14) 330m 1B (コンテナ船用)【新規】



御前崎港外貿コンテナターミナル整備計画（案）

#### 【バックアップ体制未整備【Without時】



#### 【バックアップ体制確保【With時】





## 【航路の保全、航路機能維持のイメージ（田子の浦港中央航路）】

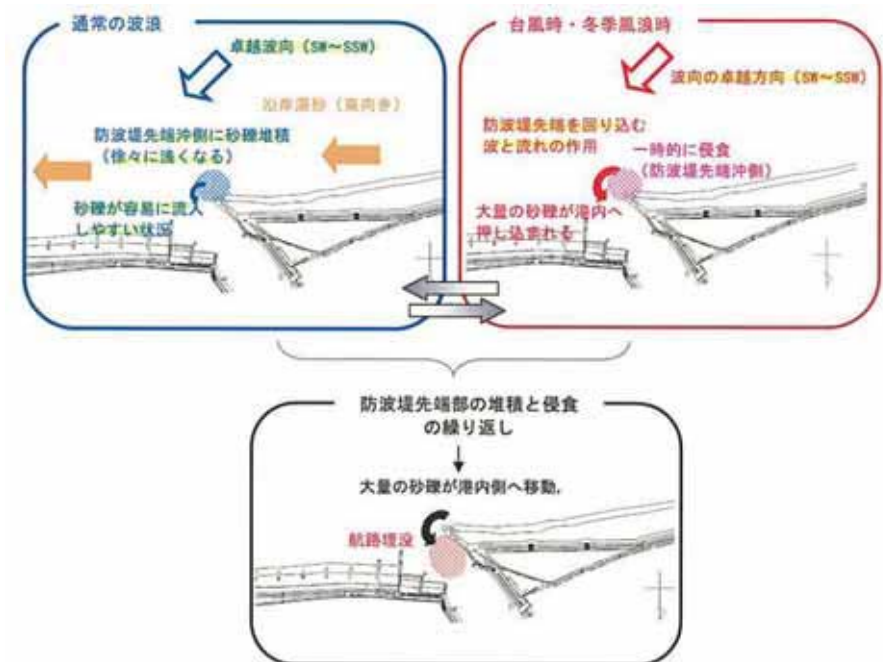
## 【現状認識】

- 田子の浦港港口部では、西から東への沿岸漂砂により西防波堤先端部から砂礫が航路部へ流入し、防波堤周辺において航路埋没が発生しており、維持浚渫を行う必要が生じている。
- 富士川方面から移動する10万m<sup>3</sup>/年の土砂のうち4.3万m<sup>3</sup>が海底谷へ、5.7万m<sup>3</sup>が堆積又は港口方面へ流出。
- 西防波堤港外部でのポケット浚渫等による航路側への堆積抑制策など、埋没による航路保全対策の検討を実施している。



※H23年度 田子の浦港航路保全対策検討業務技術検討委員会における航路保全対策を踏まえ作成

- ①航路保全機能の確保、②航路保全対策による周辺施設への影響の最小化 の観点から、予防保全的対策としてポケット浚渫及びトレンチ浚渫の計画を検討している。



（出典）H23年度 田子の浦港航路保全対策検討業務技術検討委員会資料より抜粋

田子の浦港の航路埋没メカニズムの概略図

## 基本方針 | H. 広域連携への対応

### 取組施策

#### ① 周辺地域との広域支援体制や代替機能の確保

##### 【現状認識】

- 東日本大震災発生後の支援活用を通じ、港湾相互の広域的なバックアップ体制及び被災地外における物資集積拠点の確保の重要性が認識された。
- 首都圏直下型地震※等が大規模地震がした場合に、緊急物資の輸送支援やコンテナ等の代替港湾として機能を発揮するための体制づくり、港湾施設機能の強化等、駿河湾港において、広域支援への備えの強化を図る必要がある。 ※M7.0以上の発生確率：今後30年以内に70%程度
- 北陸地方整備局港湾空港部「北陸地域国際物流戦略チーム広域バックアップ専門部会」によると、首都圏直下型地震時に代替港を必要とする貨物量は**月間で最大20万TEU**と予測。  
※京浜港等の関東コンテナ港湾月間取扱量の約35%( $\approx 58\text{万TEU} \div 20\text{万TEU}$ )に相当
- 大規模震災発生時に行き場を失う多くのコンテナ貨物に対して、代替機能及び代替輸送ルートの確保へ向けた広域バックアップ体制の構築が求められている。

##### 広域的なバックアップ体制の構築イメージ



(出典) 港湾における地震・津波対策のあり方 (H24.6) 【参考図】に加筆

#### 【周辺地域との広域支援体制や代替機能確保のイメージ】

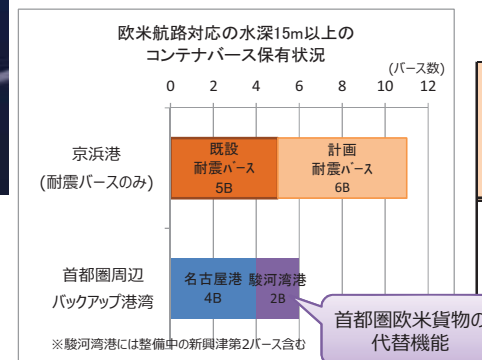


※計画実現のためには、船舶航行安全対策調査検討を要する

- 既定計画 (-12)250m 2B  
⇒ (-15)350m 1B、(-12)250m 1B ヘバース規格を変更し、首都圏コンテナ貨物のバックアップ機能として港湾施設を強化する。  
(大水深バースを必要とする欧米航路貨物の代替機能を確保)

##### 首都圏直下型地震発生時の周辺コンテナ港における代替能力の試算

首都圏周辺バックアップ港湾 (国際拠点港湾対象)	① コンテナ取扱実績 (H23)	② 震災時バックアップ 取扱量 (通常時の5割増)	代替取扱可能量	
			③年間 (2-①)	④月間 (③÷12)
駿河湾港、名古屋港、 仙台塩釜港、新潟港、 伏木富山港、四日市港	341万TEU/年	511万TEU/年	170万TEU/年	14万TEU/月



代替港を必要とする 首都圏コンテナ貨物	首都圏周辺 バックアップ港湾 取扱可能量	首都圏周辺 バックアップ港湾 取扱不可量
20万TEU/月	14万TEU/月	6万TEU/月

バックアップ機能の不足



## 基本方針 | H. 広域連携への対応

### 取組施策

### ② 県内の広域的ながれき処分体制への支援

#### 【現状認識】

- ・第3次地震被害想定では、災害廃棄物（がれき）の発生量を約2,624万トン（約3,043m<sup>3</sup>）を推定しており、東日本大震災における被災3県（岩手県、宮城県、福島県）のがれき発生推計量（H25年1月末時点：約2,669万トン）に匹敵する規模である。
- ・平成25年1月末時点の東日本大震災における被災3県のがれき処理状況は、仮置き場への搬入が済んだ撤去率が約80%、再生利用や焼却、埋立処分等による処理・処分率は約35%である。半年前に比べてがれき処理は着実に進んでいるものの、引き続き、残るがれき処理への対策が大きな課題となっている。
- ・現在、駿河湾港では、清水港や御前崎港において廃棄物処理用地や埠頭整備に伴う埋立計画が位置づけられており、被災後のがれき処分場として利用可能なエリアを有している。

第3次地震被害想定によるがれき発生量

		がれき発生量	備考
第3次地震被害想定		約2,624万トン (約3,043万m <sup>3</sup> )	住宅建築物系合計 の試算値
東日本 大震災 (推計量)	H25.1.31時点	約2,669万トン	H25年1月31日現在 環境省公表値
	撤去済み量	約2,126万トン	
	撤去率	80.0%	
	処理・処分量	約943万トン	
	処理・処分率	35.3%	H24年7月31日現在 環境省公表値
	H24.7.31時点	約2,765万トン	
	撤去済み量	約1,990万トン	
	撤去率	72.0%	
	処理・処分量	約449万トン	
	処理・処分率	16.2%	

※環境省公表資料：3県(岩手県・宮城県・福島県)沿岸市町村の災害廃棄物等の処理状況

#### 【県内の広域的ながれき処分体制の支援のイメージ（清水港／御前崎港）】





# 1. 3 「交流・生活・環境」に関わる施策の展開イメージ

## 基本方針 | I. 交流機能の強化

### 取組施策

### ① 外内航クルーズ船等受入体制の強化

#### 【現状認識】

- ・清水港では国内最大級「飛鳥Ⅱ」をはじめ国内外の旅客船が毎年継続して10隻程度入港しており、日の出4・5号岸壁（-12m）を利用。
- ・田子の浦港では、平成24年8月に「ふじ丸」が中央埠頭に入港。ツアークルーズ船として初入港。
- ・御前崎港では、過去に平成16年で2隻、平成20年で1隻、平成21年で1隻（乗降人数600人）の旅客船（ふじ丸）が入港。
- ・近年は国内へのクルーズ船が増加傾向にあり、10万GTを超える超大型豪華客船の入港も増えている。
- ・アジアの港を巡る中型～大型クルーズ船によるショートクルーズも人気であり、日本への観光客は中国人や台湾人が多い。



世界の豪華客船が着岸する国際交流拠点  
（日の出4・5号岸壁）



清水港開港 100 周年記念「帆船フェア」(1999 年)  
帆船 9 隻、観客 65 万人

#### 【外内航クルーズ船等受入体制の強化イメージ（清水港日の出地区）】

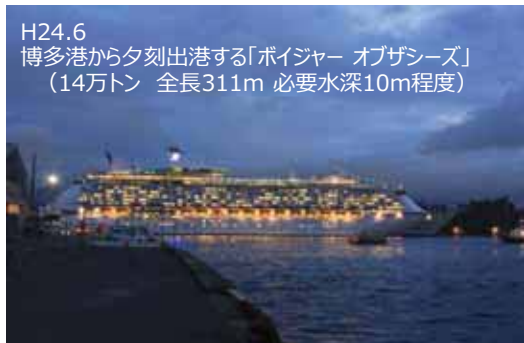
- 清水港において国内外クルーズ船の専用ターミナルを整備。
  - 田子の浦港や御前崎港については、貨物埠頭を利用したクルーズ誘致策を展開する。
- ⇒ 国内外クルーズ船の誘致を促進し、臨海部のにぎわい創出と、駿河湾海上ネットワークへ接続による伊豆半島の観光活性化に貢献する。

物流機能を移転し、本格的な  
旅客船埠頭へ利用転換

日の出5号岸壁  
（耐震強化岸壁）

日の出4号岸壁  
（耐震強化岸壁）

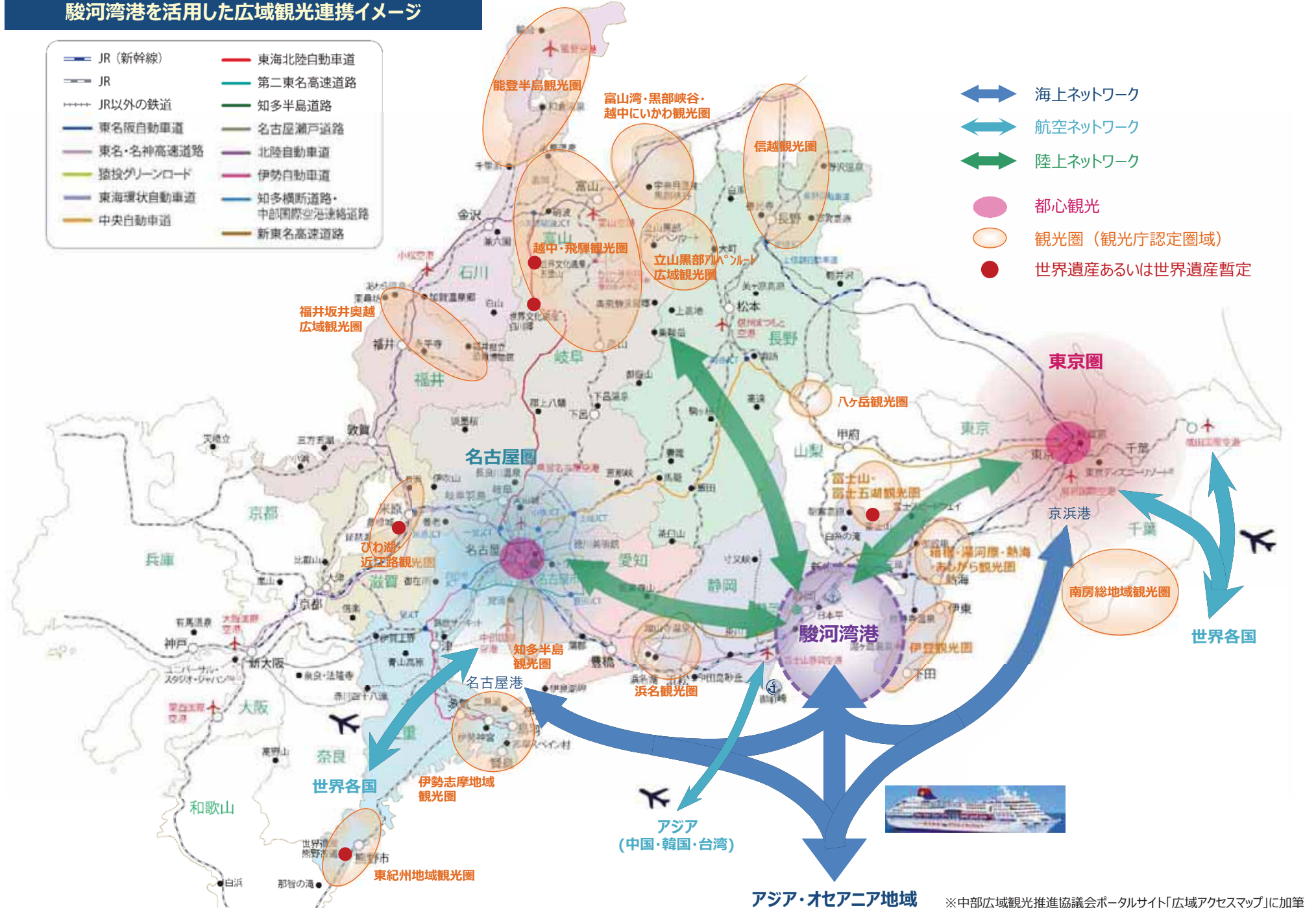
H24.6  
博多港から夕刻出港する「ボイジャー オプザシーズ」  
（14万トン 全長311m 必要水深10m程度）



H24.8 田子の浦港に入港する「ふじ丸」



## 駿河湾港を活用した広域観光連携イメージ





## 基本方針 | I. 交流機能の強化

### 取組施策

### ② 湾内海上ネットワークの構築と対応施設の確保

#### 【現状認識】

- ・清水港と西伊豆の土肥港を結ぶ「駿河湾フェリー」が1日4便就航しており、日の出埠頭日の出5号岸壁を暫定的に利用している。
- ・フェリー航路の延長約30km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。
- ・伊豆観光をはじめ県内の交流人口の拡大に向けては、駿河湾内の海上ネットワークの活用と充実が課題。



#### 【湾内海上ネットワークの構築イメージ】

- 湾内西岸地域と西伊豆地域の港湾を結ぶ駿河湾横断の海上交通ネットワークを強化し、静岡空港インバウンドを取り込み、伊豆半島の観光振興を図る。



# 基本方針 | I. 交流機能の強化

## 取組施策

### ③ 交流・観光施設の拡充

#### 【現状認識】

- ・駿河湾港には、卸売市場や商業・イベント施設、シンボル緑地など、多彩で豊富な交流・観光施設が整備され、県内外からの観光客など多くの利用で賑わっている。
- ・各港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おり、地元の水産振興と観光との連携による賑わいづくりに取り組んでいる。

ふじのくに田子の浦みなと公園  
(完成イメージ図)



山部赤人の碑



由比桜えびまつり



田子の浦港のしらす祭り

沼津水産祭りイベント風景



世界の豪華客船が着岸する国際交流拠点  
(清水港日の出4・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



清水港マグロまつり



御前崎港の人工海浜



焼津魚市場新屋売場の見学施設



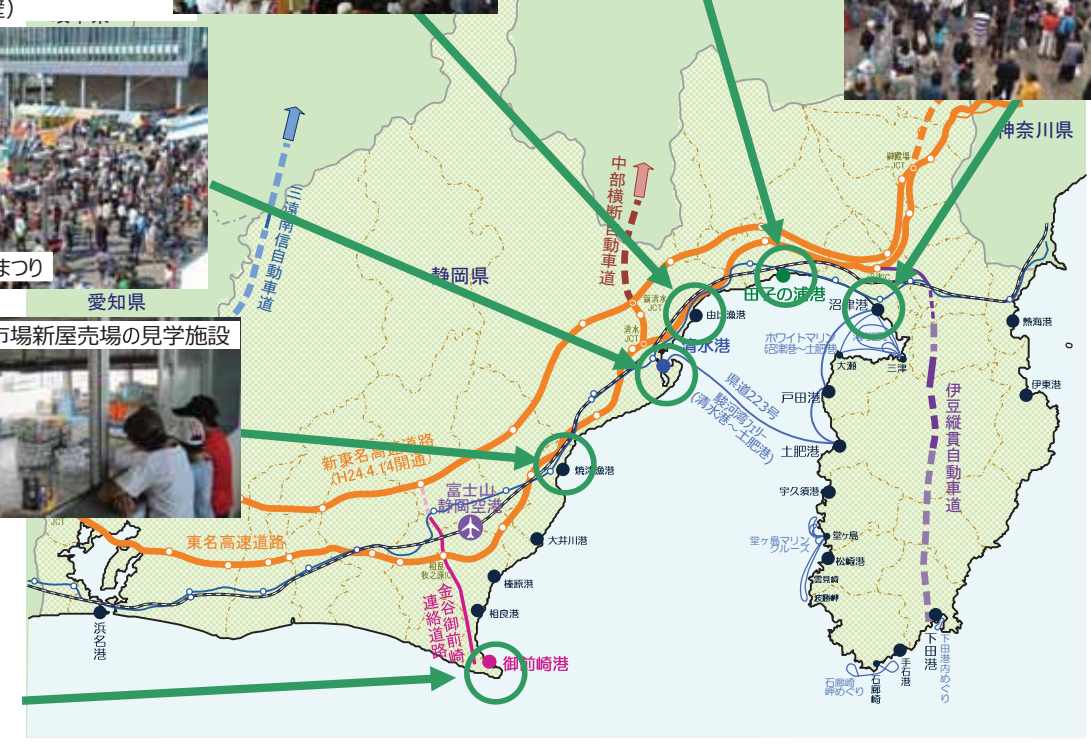
焼津漁協直売店「ヤイツツナコープ」



御前崎海鮮なぶら市場／御前崎市観光物産会館なぶら館



御前崎港みなとかつお祭り

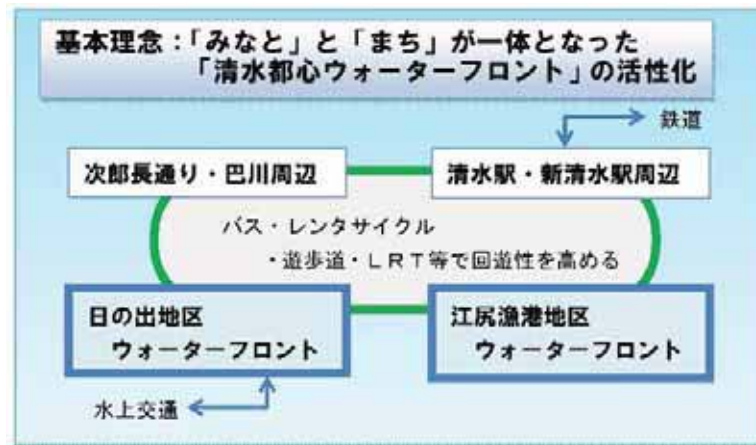




[illegible]

【参考資料】 ◇◆ 「(仮称)清水都心ウォーターフロント活性化プラン」 静岡市 ◇◇

- ・現在、静岡市では、清水港の江尻地区、日の出地区の2つのウォーターフロント拠点と周辺エリアの「清水都心地区（「まち」と「みなと」）におけるウォーターフロント活性化の実現化方策を示す「(仮称)清水都心ウォーターフロント活性化プラン」の策定が進められている。
- ・県や市の長期的な計画や方針との整合・反映を意識しつつ、ソフト・ハード含めて、先導的に着手していくべき短期的（5年程度）取り組みについて検討を行っている。

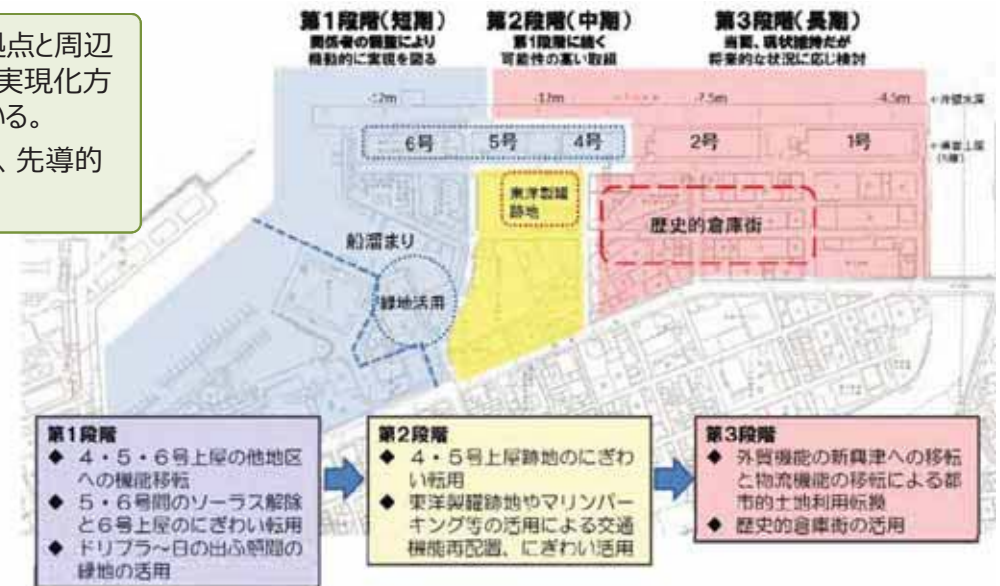


「みなと」と「まち」が一体となった「清水都心ウォーターフロント」の形成イメージ

重点目標：江尻地区から日の出地区の異なる魅力の拠点を磨き、つなげていく



目指すべき清水都心ウォーターフロントと重点目標



日の出地区物流機能の動き（物流関係者との調整）

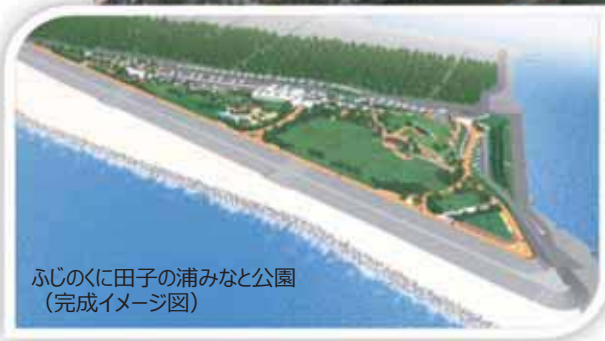


日の出地区における物流機能からにぎわい空間への機能転換の進め方

(出典)「第3回 清水都心ウォーターフロント活性化検討委員会資料（H25年3月8日）」本編より抜粋



【交流・観光施設の拡充イメージ（田子の浦港富土地区）】





【交流・観光施設の拡充イメージ（御前崎港中央埠頭～下岬地区）】





## 基本方針 | I. 交流機能の強化

### 取組施策

#### ④ 港湾緑地、海浜の整備促進

##### 【現状認識】

- ・清水港の既設緑地は日の出地区清水マリパークのみで、計画中の港湾緑地・海浜は未整備。新興津地区にはかつての興津海岸の再生を目的とした人工海浜と背後の海浜緑地が整備中。（H19年5月着工、人工海浜第1期分400m：H20年代後半完成予定）
- ・田子の浦港の既設緑地は8.8ha、未整備の緑地は15.2ha。港口部両側の海岸沿いには親水緑地が計画され、そのうち港口右側の富士海岸に“ふじのくに田子の浦みなと公園”が整備中。
- ・御前崎港にはマリパーク御前崎（人工海浜）等の25.4haの緑地が整備済み。さらに13.9haの緑地が計画中。



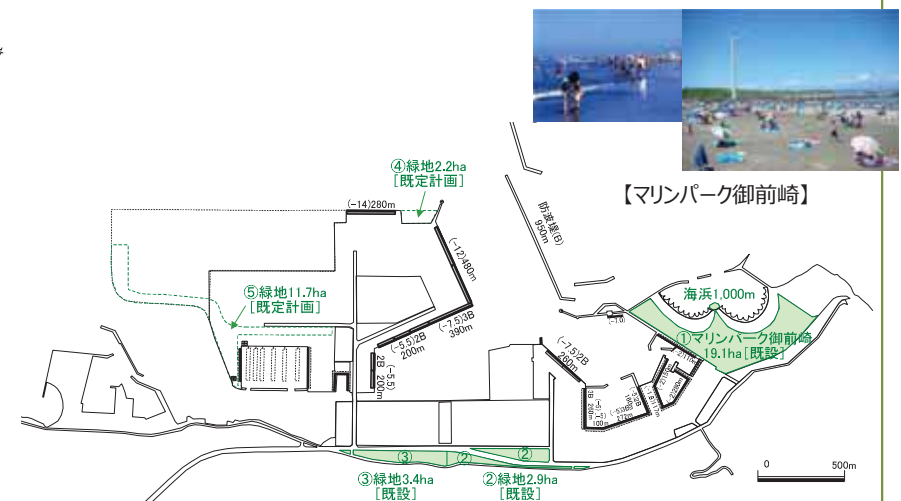
田子の浦港の緑地整備・計画位置図



清水港の緑地整備・計画位置図



【清水マリパーク（シンボル緑地）】



御前崎港の緑地整備・計画位置図



【港湾緑地、海浜の整備促進イメージ（清水港）】

- 清水港新興津地区の人工海浜の整備促進  
→ 「清水港新興津地区人工海浜緑地基本計画検討委員会」で承認された基本計画に基づき、美しい海岸の再生と賑わい空間づくりを着実に進める。
- 清水港折戸湾の自然再生・ミチゲーション  
→ 海浜緑地の整備（自然石護岸、水際線プロムナード等）

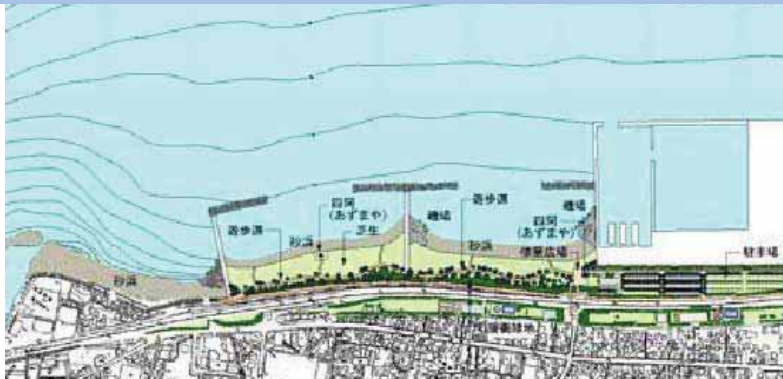
「新興津人工海浜・緑地基本計画」の内容

【基本方針】

- ・安全、安心で、海岸への行きやすさを確保
- ・かつての興津海岸での楽しみ方（海水浴、磯遊び、散歩等）の再現

【整備方針】

- ・モニタリング型の段階的整備（区間施工による事業推進）



清水港 新興津地区人工海浜・緑地の整備イメージ図

清水港折戸湾 海浜緑地  
～マリーナや背後緑地(自転車道)との連続性～



熱海港の海岸線



清水港折戸湾 海浜緑地  
～環境共生への取り組み～



自然石を使った傾斜護岸



清水港折戸地区 自然再生イメージ



海辺に下りやすい階段式護岸



## 基本方針 | J. レクリエーション機能の強化

## 取組施策

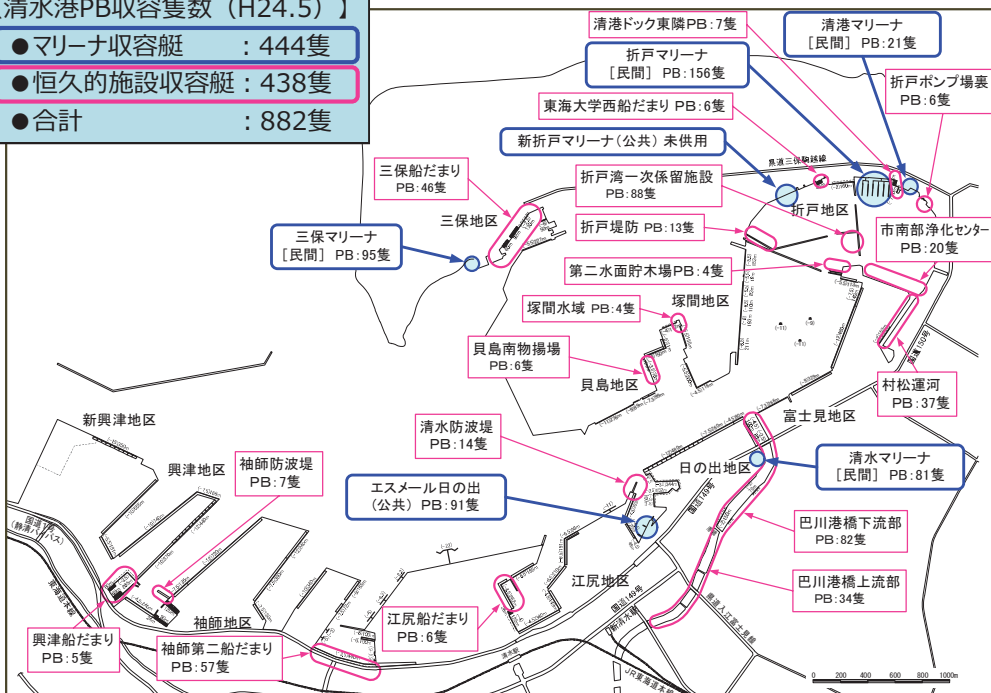
- ① プレジャーボート収容施設の確保  
② 海洋レジャー産業の導入空間の確保

### 【現状認識】

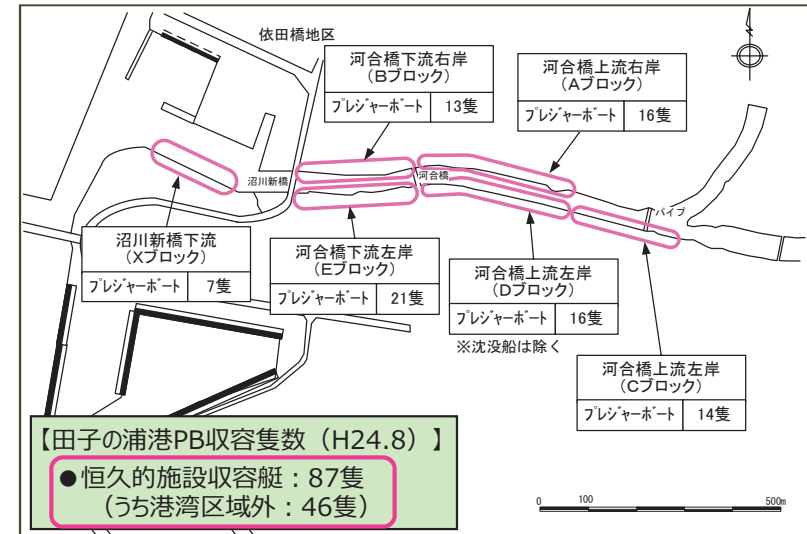
- ・清水港内には平成24年5月時点で882隻のプレジャーボート（以下、PB）が係留。うちマリーナ収容艇が444隻、恒久的施設収容艇が438隻。
- ・現在の港内PB係留隻数は、収容計画を変更した平成20年当時（1,021隻）に比べて15%程度減少。
- ・田子の浦港内には、平成24年8月時点で港奥部の沼川河口付近に87隻のPBが係留。沼川の河合橋下流の港湾区域内に41隻、河合橋上流の河川区域に46隻。
- ・御前崎港では、200隻収容可能な御前崎港マリーナが整備され、平成24年8月末時点で178隻が係留。（港湾計画上の収容計画隻数は770隻）

## 【清水港PB收容隻数 (H24.5)】

- マリーナ収容艇 : 444隻
- 恒久的施設収容艇 : 438隻
- 合計 : 882隻



清水港のPB係留現況図（H24年5月現在）



田子の浦港のPB係留現況図（H24年8月現在）

【御前崎港PB収容隻数（H24.7）】

- マリーナ収容艇 : 177隻  
[収容可能隻数 : 200隻]  
(港湾計画収容隻数 : 770隻)

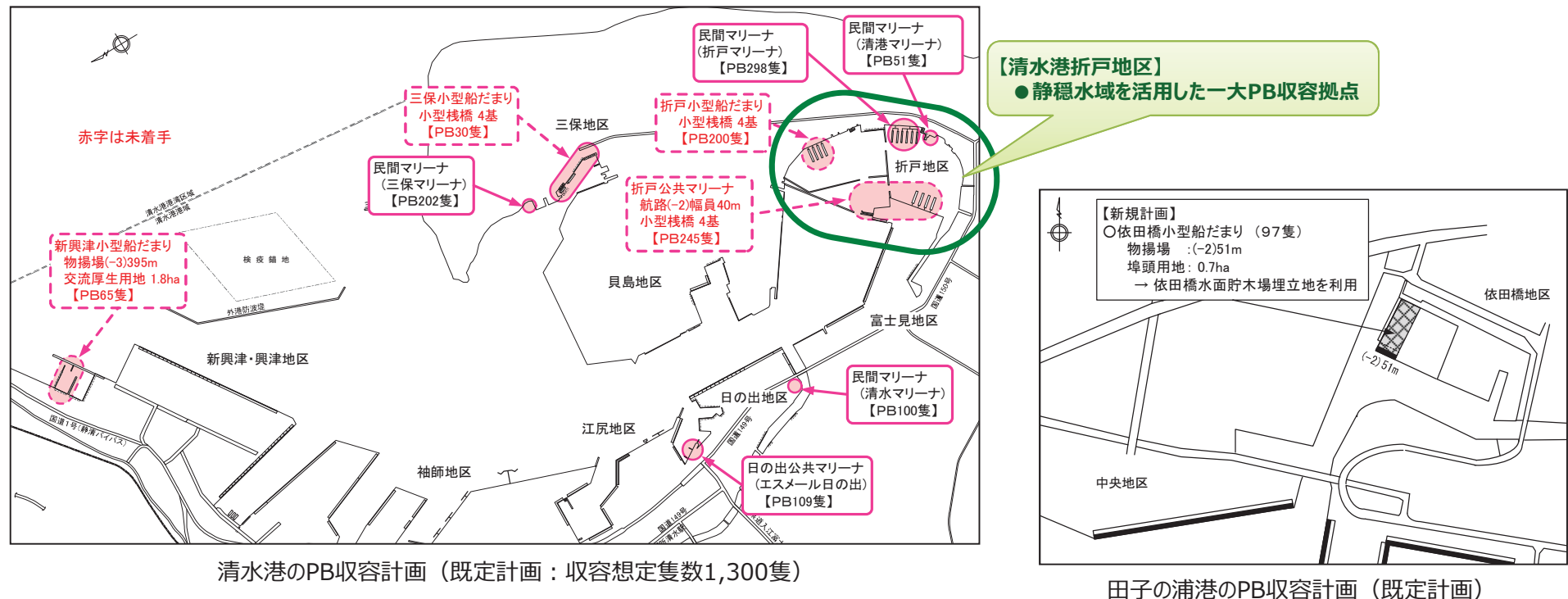


御前崎港のPB係留現況図（H24年7月現在）

## 【プレジャーボート収容施設等の機能強化イメージ】

PBの安全かつ適正な収容を図り、港内の安全性の向上や利用面・景観面における良好な水域空間を確保するため、不足するPB収容施設を整備するとともに、海洋レジャーの集客性を生かした商業機能等の海洋レジャー産業の導入を図る。

- 清水港においては、散在するPBを地区ごとに集約・収容することを基本方針に、PB隻数の将来需要の見直しを行うとともに、新興津地区や折戸地区、三保地区における収容計画の再検討を行い、PB収容機能を強化する。
- 折戸地区においては、民間マリーナとあわせたPB一大収容エリアとして整備を進め、海洋レジャー産業の導入や親水空間としての新たな利用も含めた海洋性レクリエーション活動の拠点づくりを目指す。
- 田子の浦港においては、既定計画どおり依田橋地区の船だまりを整備し、沼川兩岸の係留艇を全て収容する。
- 御前崎港マリーナの整備と利用促進を図り、海洋レジャー産業の導入とあわせて、マリーナ機能を中心とした海洋性スポーツ拠点を形成する。
- 地方港も含めて駿河湾内の各港をクルージングできるような、駿河湾内のPB回遊ネットワークの仕組みづくりを検討する。





## 基本方針 | K. 自然環境の保全

### 取組施策

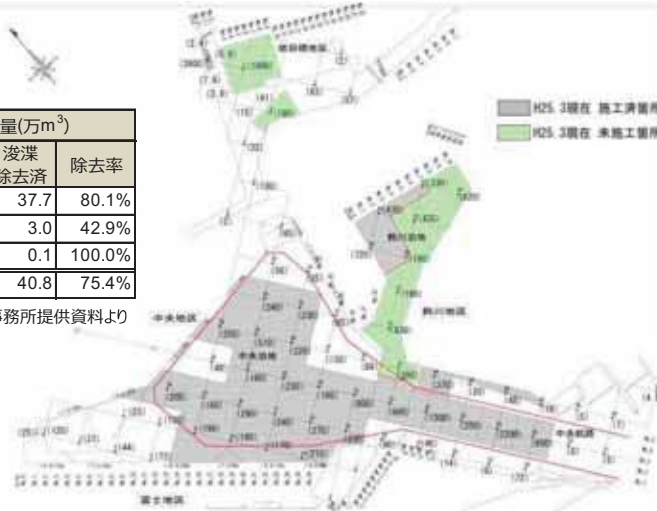
#### ① 水質・底質改善の継続

##### 【現状認識】

- ・清水港折戸湾の底質状況（H23年3月調査結果）は、ダイオキシン類や水銀、PCBほか海洋汚染防止法の規定による全ての分析項目において、水底土砂に係る判定基準値を下回っている。
- ・湾内の木皮堆積状況は、木皮だけが密集する堆積層は確認されず、シルト層に混在する状況が確認されている。第1水面貯木場で水域全体に木皮を含む層が広がっている。
- ・H25年3月現在、田子の浦港の底質（ダイオキシン類）浄化対策の進捗状況は、汚染底質全体の約54.2万m<sup>3</sup>のうち約40.8万m<sup>3</sup>が既に浚渫除去済み。進捗率は75.4%

ダイオキシン類 濃度	土量(万m <sup>3</sup> )		
	対象 底質	浚渫 除去済	除去率
150～1,000	47.1	37.7	80.1%
1,000～3,000	7.0	3.0	42.9%
3,000超	0.1	0.1	100.0%
田子の浦港全域	54.2	40.8	75.4%

(資料)田子の浦港管理事務所提供資料より

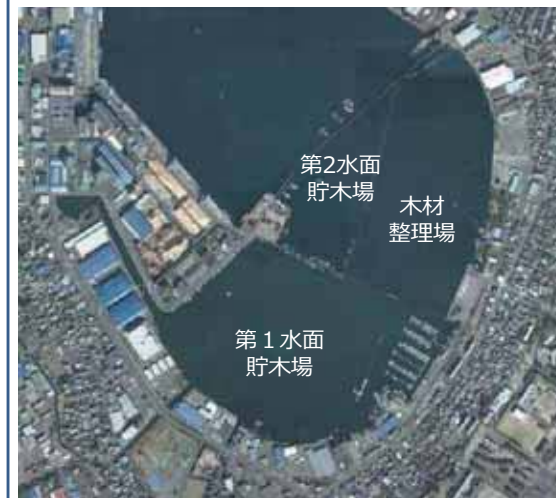


##### 清水港折戸湾の底質状況

【H23年3月実施調査結果】

分析項目	単位	基準値	溶出試験 結果	判定
ダイオキシン類	pg-TEQ/L	10.0	2.0	基準値以下
水銀	mg/L	0.005	0.0005	基準値以下
PCB(ポリ塩化ビフェニル)	mg/L	0.003	0.0005	基準値以下
その他分析項目				基準値以下

資料：H22年度 清水港地域自立・活性化交付金(港湾)に伴う底質調査業務委託報告書より



##### 清水港折戸湾の木皮堆積状況

【H22年1月実施調査結果】

水域	内容
木材整理場	・木皮を含む層は水域北側奥の防波堤(波除)に近い箇所で厚い ・層厚は海底面から最大2.7m
第1水面貯木場	・木皮を含む層は水域全体に広がり、水域西奥部で厚い ・層厚は海底面から最大2.2m
第2水面貯木場	・木皮を含む層は水域全体に広がり、水域北側奥で厚いが、上記水域に比べて厚く堆積する箇所は少ない ・層厚は海底面から最大2.0m

資料：H22年度 清水港地域自立・活性化交付金(港湾)に伴う深浅測量業務委託報告書より

##### 【水質・底質改善のイメージ】

- 清水港折戸湾水域において、海辺のレクリエーションや海浜緑地によるにぎわい創出や自然再生を図るため、覆砂処理等を行い水質・底質の向上に継続して取り組む。
- 田子の浦港内の航路・泊地において、水質・底質の改善に継続して取り組む。

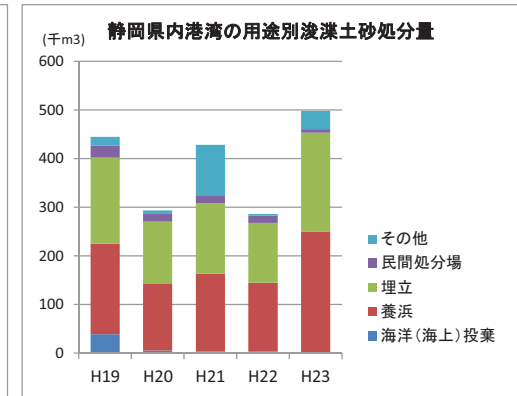
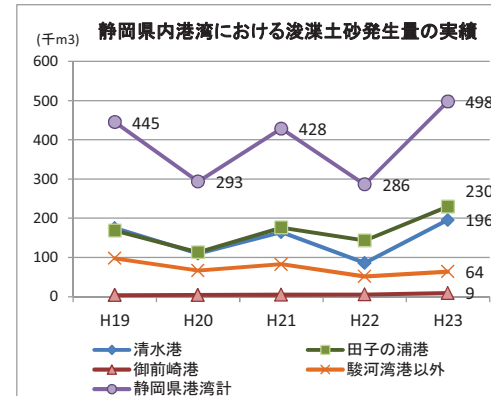
## 基本方針 | K. 自然環境の保全

### 取組施策

### ② 海洋投棄に代わる土砂処分場の確保

#### 【現状認識】

- 静岡県内港湾においては、年間約30万～50万 $\text{m}^3$ の浚渫土砂が発生しており、平成23年では田子の浦港が約23万 $\text{m}^3$ 、清水港が約20万 $\text{m}^3$ となっている。主に田子の浦港は維持浚渫、清水港は港湾整備による発生土砂であり、港内の養浜や埋立用として処分されている。
- 港湾発生土砂の海洋投棄処分は、ロンドン条約による厳しい規制を受け年々縮小しており、平成23年は約1千トンとわずかな量まで減少している。



#### 【土砂処分場の確保イメージ（清水港／御前崎港）】



- 港内における受入可能エリアが限定されているなか、今後とも継続する維持浚渫等による建設発生土砂については、海洋投棄に代わる土砂処分場を適切に確保する。
- ⇒ 清水港では、貝島地区廃棄物処理用地で対応する。
- ⇒ 御前崎港では、既定計画での西埠頭整備に伴う埋立エリアで対応する。



## 基本方針 | K. 自然環境の保全

### 取組施策

### ③ 港湾における再生可能エネルギー利用の促進

#### 【現状認識】

- ・駿河湾臨海部では、清水港において、清水港メガソーラー計画（鈴与グループ）、中部電力用地内での「メガソーラーしみず、JFEエンジニアリング用地内にJFEソーラーパワー清水の太陽光発電事業が計画。
- ・御前崎港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。
- ・臨海部空間を活かした自然エネルギー導入の動きが活発化

【風力発電施設】  
御前崎港内



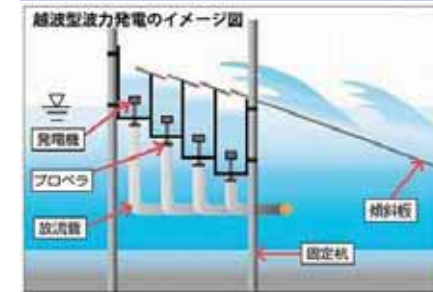
（出典）静岡県御前崎港管理事務所Webサイトより抜粋

【太陽光発電施設】清水港内



（出典）中部電力Webサイト 公表資料より抜粋

【越波型波力発電の実証実験】  
相良港、御前崎港海域

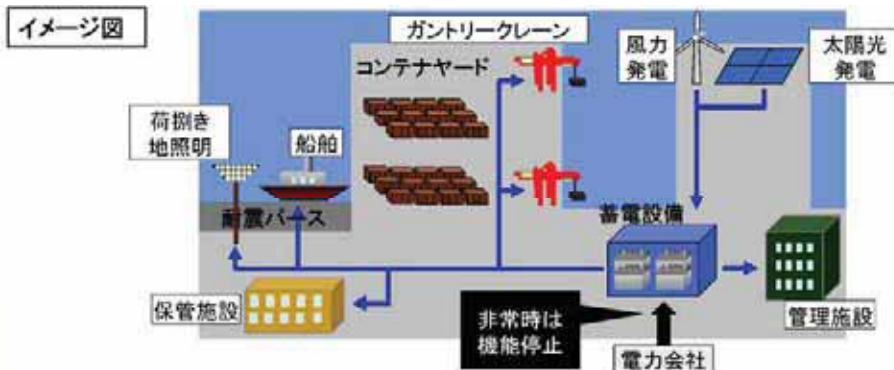


※Webサイト「静岡アットエス」2012/10/25 より抜粋  
～越波型波力発電 相良港、御前崎港海域で実証実験へ～

#### 【再生可能エネルギーの利用促進イメージ】

- 臨海部の未利用地を活用した再生可能エネルギーの導入を推進する。
- 港湾で利用する電力を再生可能エネルギーで賄うエコなみなとづくりを推進する。

御前崎港  
洋上風力発電  
導入計画



風力等の発電施設及び蓄電設備による電力供給システムのイメージ

平常時	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 港湾の各施設へ、再生可能エネルギー発電設備による電気を供給し、低炭素化を推進</li> <li>● 不足分は、一般系統から補充、余剰分は売電</li> </ul>
非常時 (停電時)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 各港湾施設は、蓄電池から電力を受ける</li> <li>● 再生可能エネルギー発電による電力は、蓄電池の充電に充てる</li> </ul>

## 2. 駿河湾港の機能分担と連携のあり方

### 2. 1 湾内港湾間の分担と連携イメージ

#### (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			戦略港 (印パ、東南アジア)	拠点港 (全航路)			
バルク ターミナル	穀物			パナマックス船連携 (満載入港) ⇒ (減載入港) ポスト・パナマックス対応 (名古屋⇒減載入港)			
	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			
	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・漁港	
		御前崎港	清水港	田子の浦港	沼津港	湾西岸港湾・漁港 西伊豆港湾・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嵩上げ・補強、未整備区間での新設				
		第一線防波堤のねばり強い構造への改良				
臨海部防災拠点		県内の緊急物資海上輸送ネットワーク				
・耐震強化岸壁 ・緊急時利用ｽﾍﾟｰｽ ・緊急物資輸送道路		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)	防災拠点港湾 (東部)	防災港湾 防災港湾 (漁港)
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・樹林帯等のハード整備、避難施設の構造強化				
物流機能継続	産業維持用 耐震強化岸壁	バルク・RORO対応	バルク対応	バルク対応		
		水深12m以上を各港に配置 利用可能な岸壁で駿河湾港の全体需要に対応				
	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) (興津埠頭間・貝島)				

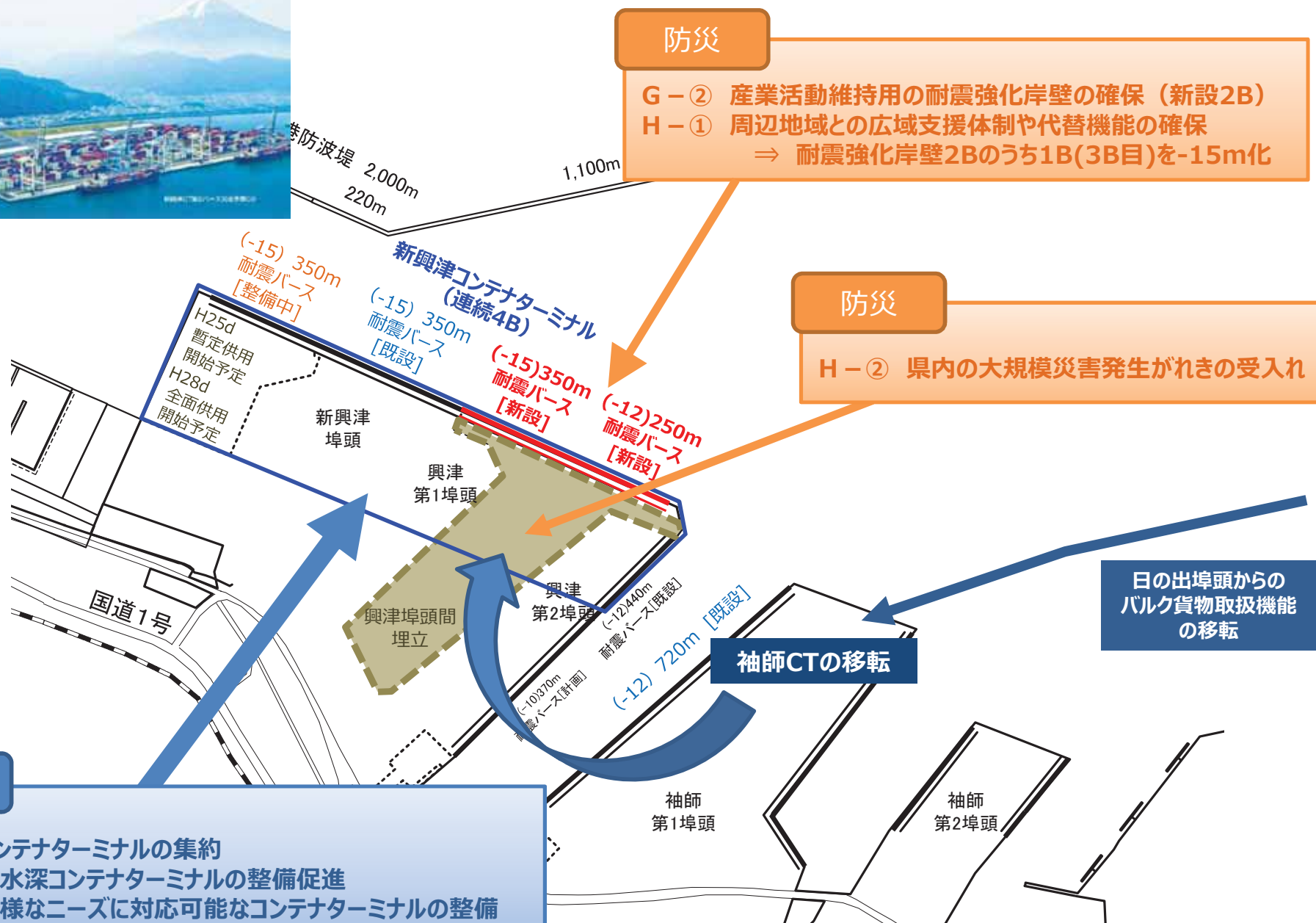
## (3) 交流・生活・環境

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、マクロ祭り  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	駿河湾海上旅客船ネットワークへ接続（西伊豆観光振興）				
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 建設発生土受入（女岩）		底質・水質改善 富士海岸保全		
再生可能エネルギー		洋上風力・波力発電等	太陽光発電			
みなと教育・学習		港の歴史、貨物船・荷役見学、産業見学				



## 2. 2 3 部門間の連携イメージ

### 【清水港 新興津コンテナターミナルの整備イメージ】



※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

## 【清水港 日の出埠頭の整備イメージ】

物流

**A-① 日の出埠頭バルク取扱機能の袖師埠頭への移転**  
⇒ 日の出4～6号上屋の撤去・移転

防災

**E-① 避難ルートの確保と避難施設の拡充**  
⇒ 上屋撤去跡地に避難施設  
(命山、避難ビル等)を整備  
※通常時は憩いの場として利用

富士見  
埠頭

津波避難マウント（命山）

## 外内貿バルク貨物 取扱機能の移転

日の出地区  
交流拠点ゾーン

日の出埠頭

交流

- I - ① 外内航クルーズ船等の受入体制の強化
  - ⇒ 旅客船埠頭化、クルーズ船誘致
- I - ③ 交流・観光施設の拡充
  - ⇒ 撤去跡地に展望施設、ベンチ等の設置。景観に配慮した憩いの場を整備（緑地公園）
  - ⇒ 旅客船見学、貨物船・荷役の物流の観光資源化

- I - ① 外内航クルーズ船等の受入体制の強化
  - ⇒ 旅客船埠頭化、クルーズ船誘致
- I - ③ 交流・観光施設の拡充
  - ⇒ 撤去跡地に展望施設、ベンチ等の設置。景観に配慮した憩いの場を整備（緑地公園）
  - ⇒ 旅客船見学、貨物船・荷役の物流の観光資源化

## 交流ゾーンの連続性 (江尻と日の出)

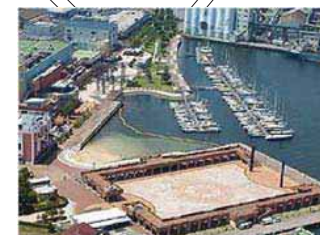
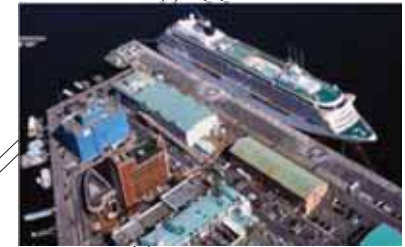
江尻地区  
水産・交流  
拠点ゾーン

清水駅前再開発

清水駅

袖師臨港道路

89





## 【田子の浦港 富士岸壁の耐震強化と中央泊地-12m増深のイメージ】

## 物流

## B-④ 大型穀物船への対応

⇒ 泊地増深とエリア拡張

・パナマックス船の減載入港【バルク戦略対応】

臨海部防災拠点  
(計画) の配置変更

## 防災

## F-① 臨海部防災拠点の整備促進

⇒ 緊急物資輸送用岸壁の計画変更  
(-6.5m岸壁 → -12m岸壁へ)

## G-① 産業活動維持用の耐震強化岸壁の確保

## 物流

## B-④ 大型輸入パルプ船への対応 (-12m岸壁)

⇒ -7.5m岸壁 (既設) → -12m岸壁へ改良

## 交流

## I-③ 交流・観光施設の拡充

⇒ 大型貨物船の入出港の観光資源化

晴れた日の富士山と大型貨物船の航行



※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

## 【御前崎港 女岩埠頭の整備イメージ】

## 防災

- G-① 産業活動維持用の耐震強化岸壁の確保  
 G-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  
 ⇒ 第2バース（既定計画）の耐震強化

## 物流

- B-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  
 ⇒ STEP 1：コンテナヤードの6レーン化（現行3レーンから拡張）  
 ⇒ STEP 2：第2バース整備、ターミナル拡張

## 防災

- H-② 県内の大規模災害発生がれきの受入れ

## 環境

- K-② 建設発生土砂の受入れ





## 【御前崎港 御前崎地区の整備イメージ】



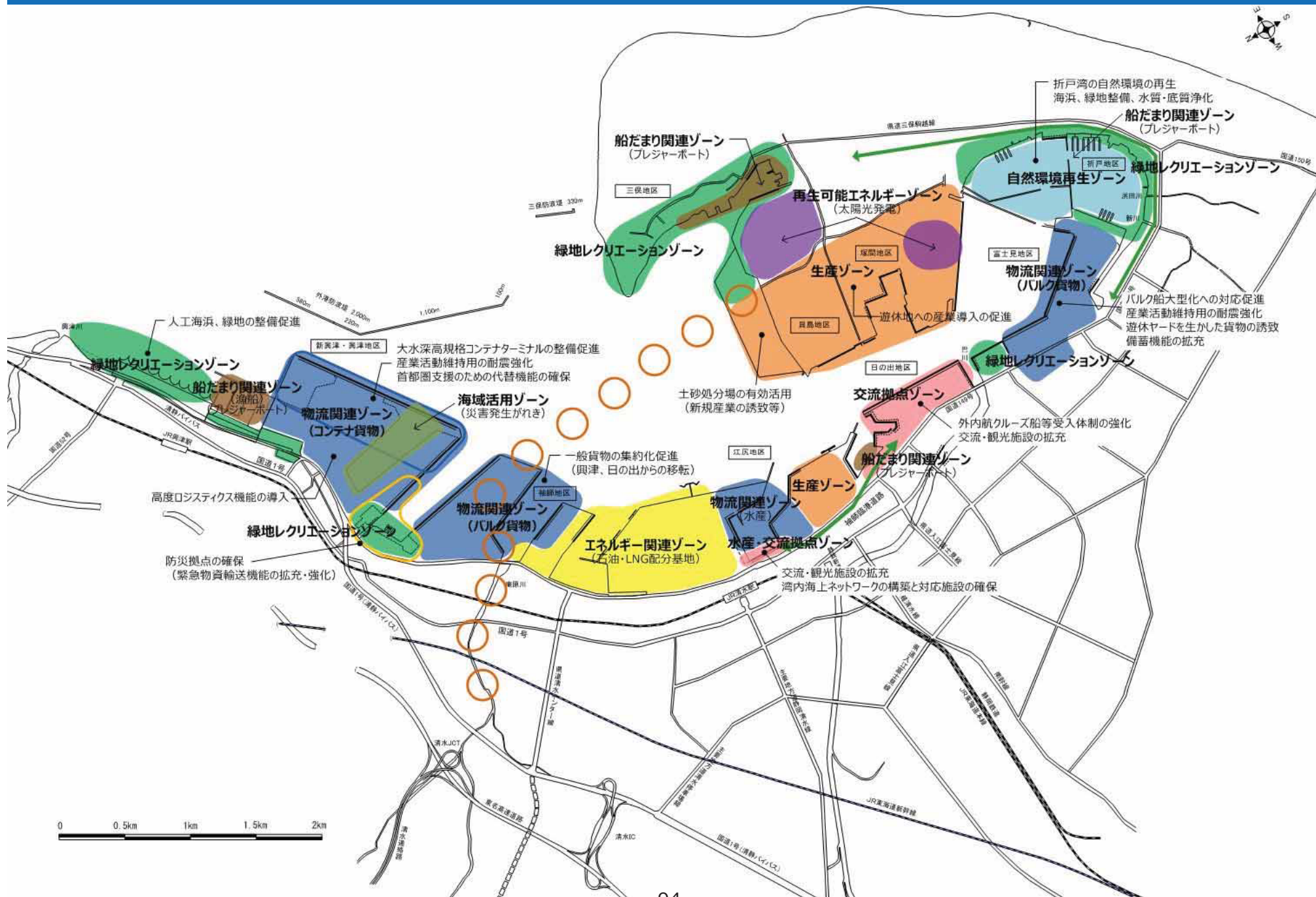
## 【その他 3 部門間の連携イメージ】



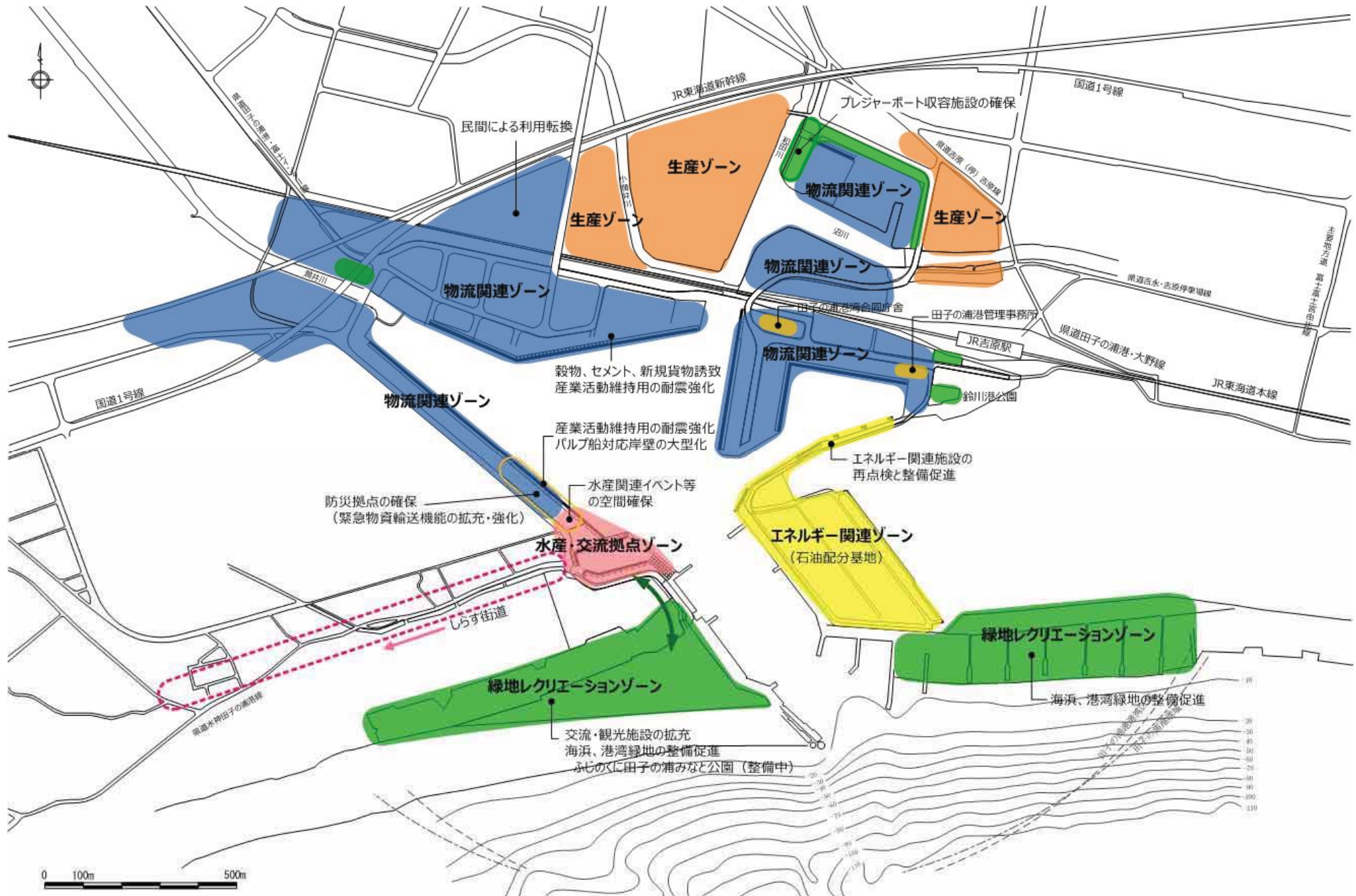


### 3. 駿河湾港各港の長期的空間利用のイメージ

#### 清水港 長期空間利用イメージ（案）



田子の浦港 長期空間利用イメージ（案）





## 御前崎港 長期空間利用イメージ（案）

