

清水港港湾計画（改訂）の概要



静岡県土木部港湾企画室

目 次

1	港湾計画改訂の経緯	1
2	清水港の現況	1
3	清水港の役割と今回計画の基本方針	2
4	清水港取扱貨物量の現状と将来推計	4
5	今回計画の主な施策	9
	①国際海上コンテナ取扱機能の拡充・強化	9
	②清水港全体での機能配置の再編	13
	③臨港交通体系の強化	14
	④地域の活性化に資する交流空間の形成	15
	⑤人々に安心・安全を提供できる大規模地震対策施設の強化	17
	⑥魅力ある港湾空間の形成	18
	⑦防波堤計画の見直し	21

清水港港湾計画図（案）

1 港湾計画改訂の経緯

○昭和 35 年 10 月 改訂

- ・袖師・興津地先海岸の前面に、現在の興津第一・第二埠頭の骨格となる施設の位置付け

○昭和 41 年 7 月 改訂

- ・興津第一・第二埠頭の拡張計画（-10m岸壁 6B から 11B へ変更）
- ・現在の袖師第一・第二埠頭の骨格となる施設の位置付け
- ・江尻地区工業用地の埋立造成

○昭和 48 年 10 月 一部変更

- ・港湾発生浚渫土等処理する廃棄物処理用地の位置付け（貝島地区）

○昭和 56 年 7 月 改訂

○平成 7 年 1 1 月 改訂（目標年次：平成 1 5 年）

- ・輸送の進展に伴う外資コンテナ取扱機能の強化（新興津地区・袖師地区）
- ・輸入木材取扱増大に対応したふ頭計画（折戸地区）



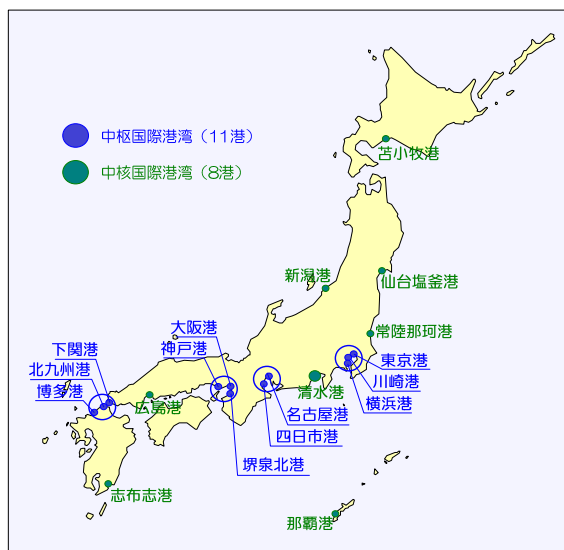
←清水市と静岡市の合併（平成 15 年 4 月）

○平成 1 6 年 7 月 改訂予定（※目標年次：平成 2 0 年代後半（平成 2 7 年））

2 清水港の現況

（1）清水港の特徴と位置

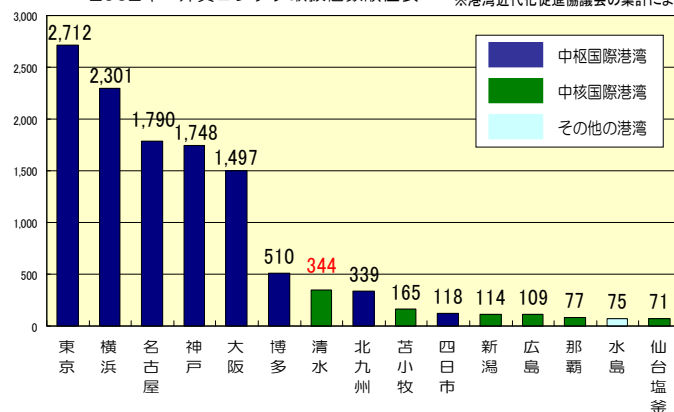
- 駿河湾奥部の静穏な良港
- 大消費地に挟まれ、高規格幹線道路の結節点に位置する港湾
- 外資コンテナ貨物の取扱における我が国の“中核国際港湾”
- 静岡県の発生集中コンテナ貨物は全国第 5 位
- 市民全体の“国際交流活動”の活発な港湾
- “清水港みなと色彩計画”の事業推進
- 開港 100 年、さらに特定重要港湾指定 50 年を迎えた清水港



（2）静岡県のすがた

- 人口は全国第 10 位（377 万人、全国比 3.0%）
- 製造品出荷額（H14 年）は全国第 3 位（16 兆 2 千億円、全国比 6.0%）
- 事業所数（H14 年）は全国第 5 位（1 万 3 千事業所、全国比 4.7%）
- 企業立地件数（H14 年）は全国第 1 位（53 件）
- 一般会計予算規模（H15 年度）は全国第 10 位
- 財政力指数は全国第 5 位を常にキープ
- 市場公募地方債の格付は AA+op（28 自治体中 7 自治体）

（千TEU） 2002年 外資コンテナ取扱個数順位表 ※港湾近代化促進協議会の集計による



3 清水港の役割と今回計画の基本方針

【清水港の役割】

- ①中核国際港湾として我が国および地域経済の持続的な発展に寄与
- ②物流・人流機能を効率的に発揮するための良好なアクセスを提供
- ③交流空間の場として地域の活性化に寄与
- ④市民の暮らしに安心と安全を提供
- ⑤市民が安らぎと潤いを感じる魅力ある空間を提供

【清水港の主な現状の問題点】

- ①外貿コンテナターミナルの分離およびコンテナ関連施設の分散による、心頭間横持ち輸送の発生
- ②公共貨物の取扱の分離・混在による、荷役岸壁と保管施設間の横持ち輸送の発生（外貿コンテナ、原木、木製品等）
- ③コンテナ関連車両と一般通過車両との輻輳がもたらす交通渋滞（国道1号、静清BP（清見寺IC））
- ④人々が自由に立ち入り、憩い、安らげる空間が乏しい（日の出地区等）
- ⑤土肥フェリー航路および下田フェリー航路（TSL）の暫定的な対応
- ⑥大規模災害時における緊急物資の供給や市民の避難場所等に利用可能なオープンスペースが不足
- ⑦プレジャーボート放置艇問題（暫定施設対応）および漁船や作業船等の小型船と大型船との輻輳
- ⑧港湾の拡張による自然環境の喪失



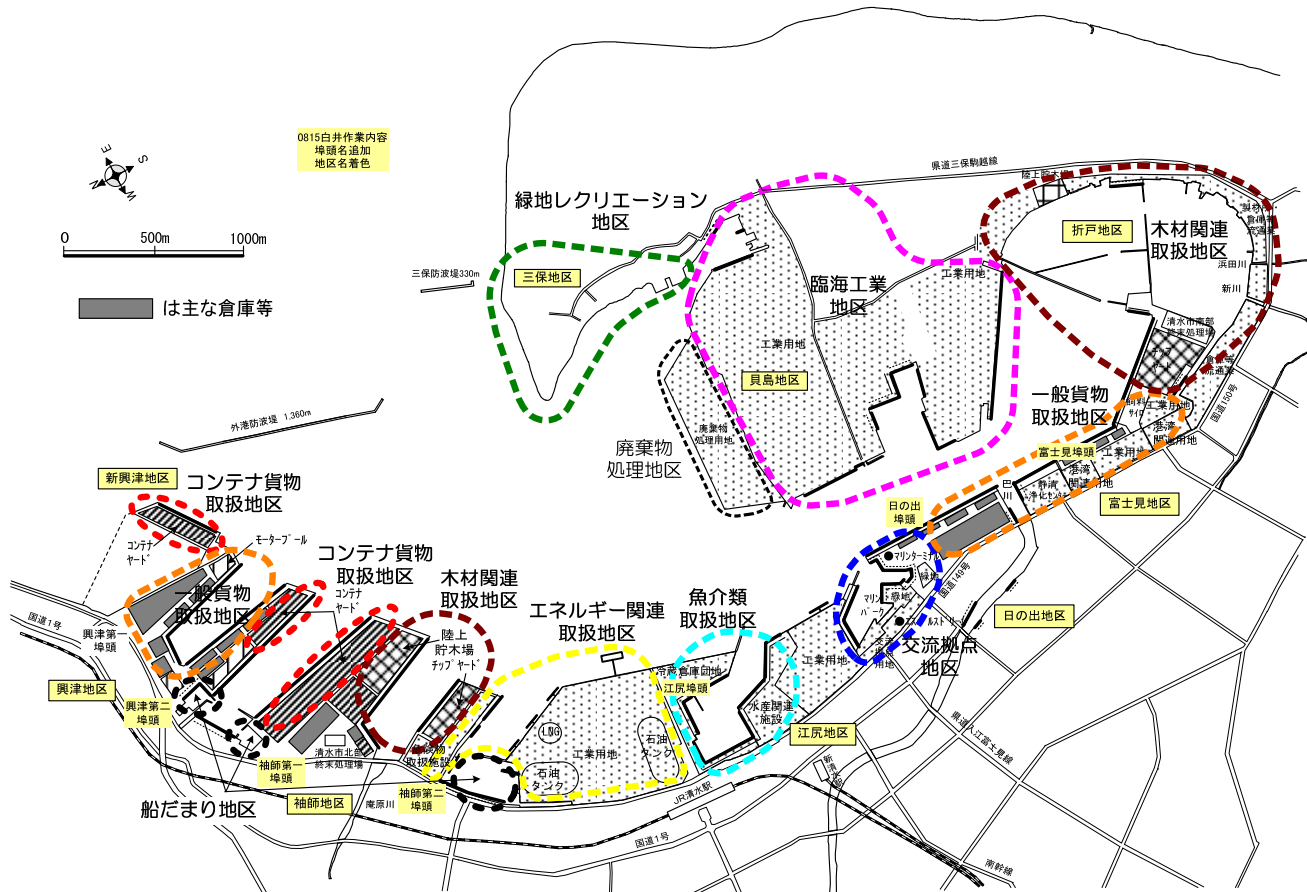
【今回計画の基本方針（主要事項のみ）】

- ①企業の生産活動を支援し、国内外市場での競争力を向上させるため、国際海上コンテナ取扱機能を拡充・強化する
- ②清水港の物流・生産・交流・生活機能を適正に配置する
- ③高規格幹線道路との円滑なアクセスを確保するため、臨港道路体系の強化を図る
- ④国際交流拠点の形成に向け、旅客船ターミナルと西伊豆を結ぶフェリーターミナル機能の拡充を図る
- ⑤発災後の避難者や緊急物資の輸送、さらには経済活動を維持するため、防災機能の強化を図る
- ⑥人々が気軽に訪れ、港や海に接することのできる親水空間の確保や、海洋性レクリエーション拠点の形成を図る
- ⑦港内の航行における安全性を向上させるため、小型船の適正な収容を図る

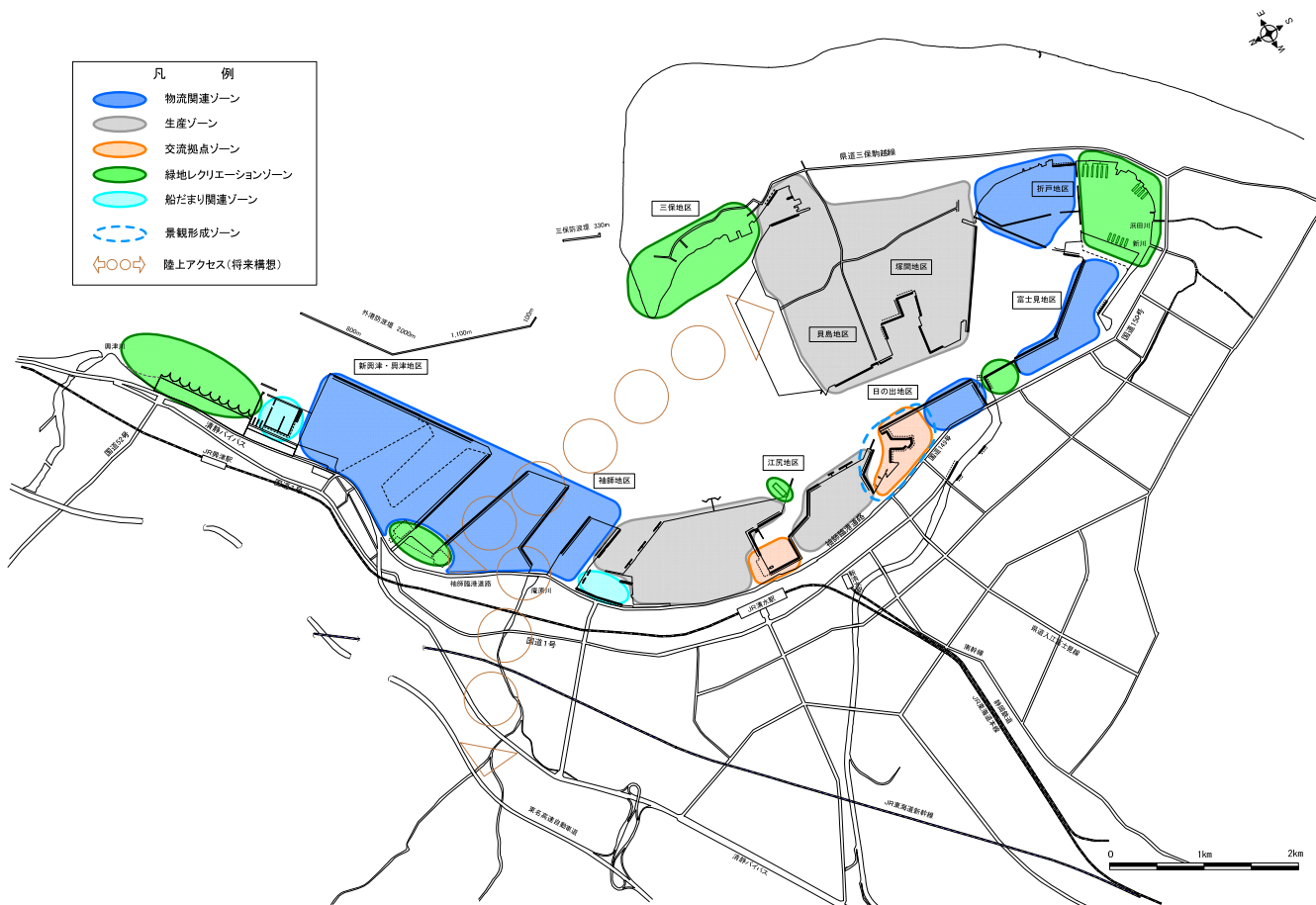
【今回計画の主な施策】

- ①国際海上コンテナ取扱機能の拡充・強化
- ②清水港全体での機能配置の再編
- ③臨港交通体系の強化
- ④地域の活性化に資する交流空間の形成
- ⑤人々に安心・安全を提供する大規模地震対策施設の強化
- ⑥魅力ある港湾空間の形成

清水港の空間利用状況（ゾーニング図）



港湾空間利用ゾーニング図（概ね平成20年代後半）



4 清水港取扱貨物量の現状と将来推計

(1) 取扱貨物量の現状

○清水港の全体取扱貨物量は 17,931 千トン（平成 14 年実績）

- 輸入貨物が最多で、続いて移入貨物、輸出貨物、移出貨物の順である
- 過去最高を記録した平成 12 年は 19,708 千トン
- 平成 12 年に比べ、外貿公共貨物が約 1,500 千トン減（輸出の輸送機械：約 1,000 千トン減、輸入の原木、紙・パルプ：約 200 千トン減 ほか、輸出のその他機械：約 100 千トン増 ほか）、内貿専用貨物が約 700 千トン減（移出の石油製品：400 千トン減、移出の廃棄物：140 千トン減 ほか、移入の金属くず：50 千トン増 ほか）で、結果 2,000 千トン程度の減である
- しかし、コンテナ取扱個数は横這い（重量の軽い貨物（日用品等）の扱いが増え、重い貨物（輸送機械等）の扱いが減った）

○主要 5 品目で、全体取扱貨物量の約 55%

- 清水港の主要 5 品目は、石油製品、輸送機械、重油、その他木材（チップ）、米・雑穀・豆
- そのうち、石油製品の取扱が最も多く、全体の約 20%を占める

○公共貨物量は全体取扱貨物量の約 60~65%（コンテナ貨物を含む）

- 平成 14 年の公共貨物量は 11,670 千トンで、前年比微増
- 一方、専用貨物量は 6,261 千トンで、近年は横這い傾向

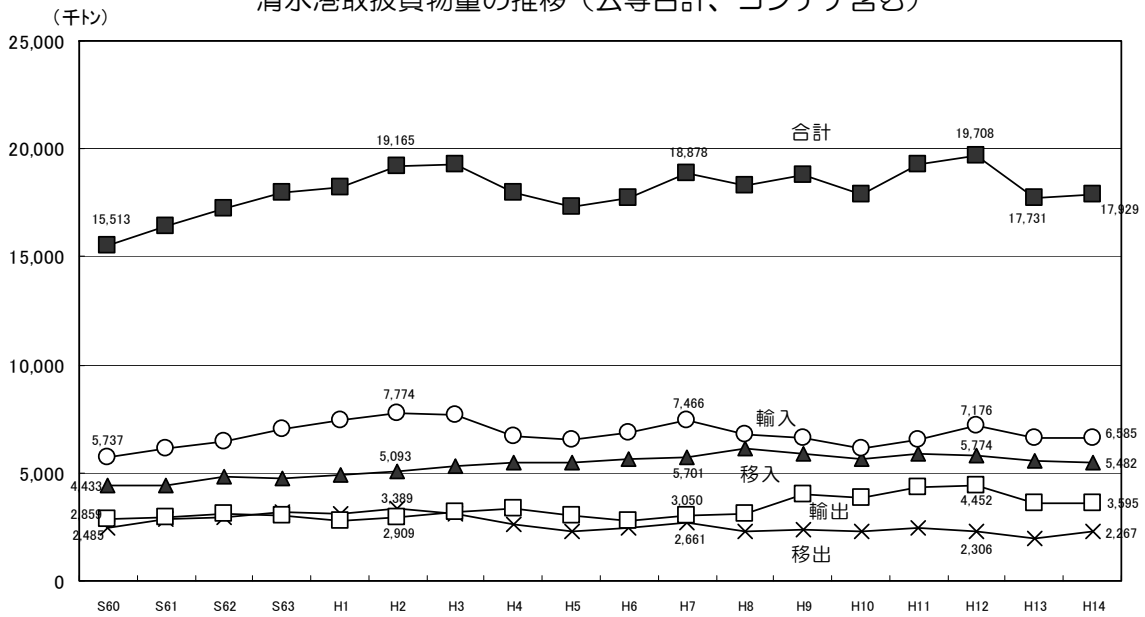
○大幅な伸びを示す外貿コンテナ貨物量

- 外貿コンテナ貨物量は平成 14 年実績で 4,594 千トンと、昭和 60 年からの年平均伸び率は 6.2%と高い値を示す
- 外貿コンテナ航路数は 22 航路、週 21.5 便の寄港状況（平成 16 年 4 月現在）

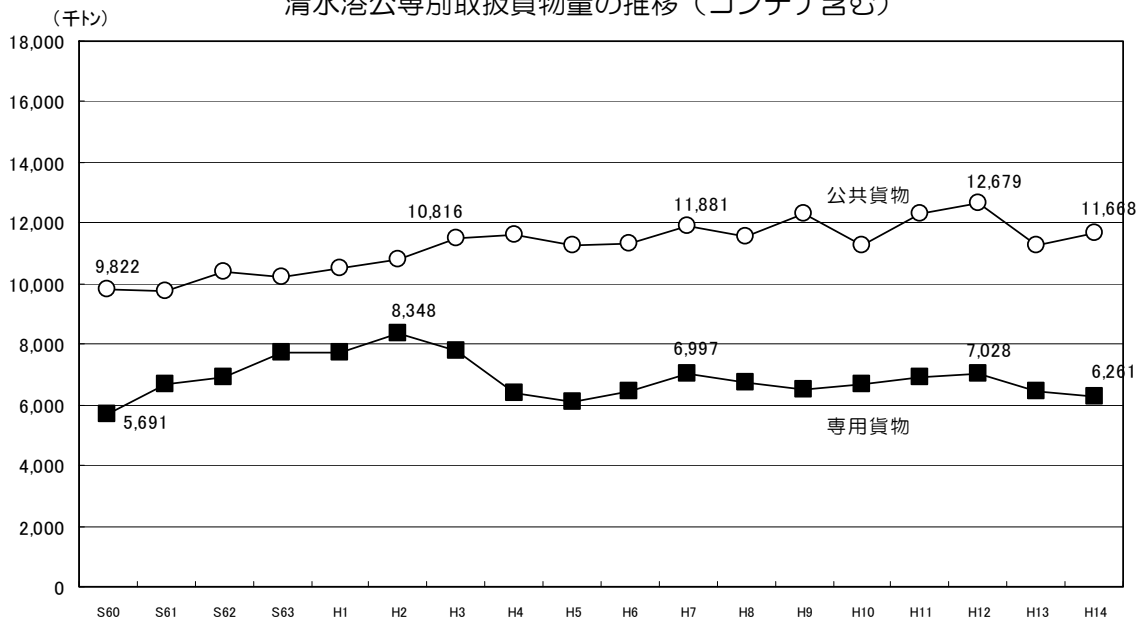
○外貿コンテナ取扱個数は 347 千 TEU（平成 14 年実績）

- 実入り・空コンテナを含めた外貿コンテナ取扱個数は 347 千 TEU で、トン単位では 4,594 千トン

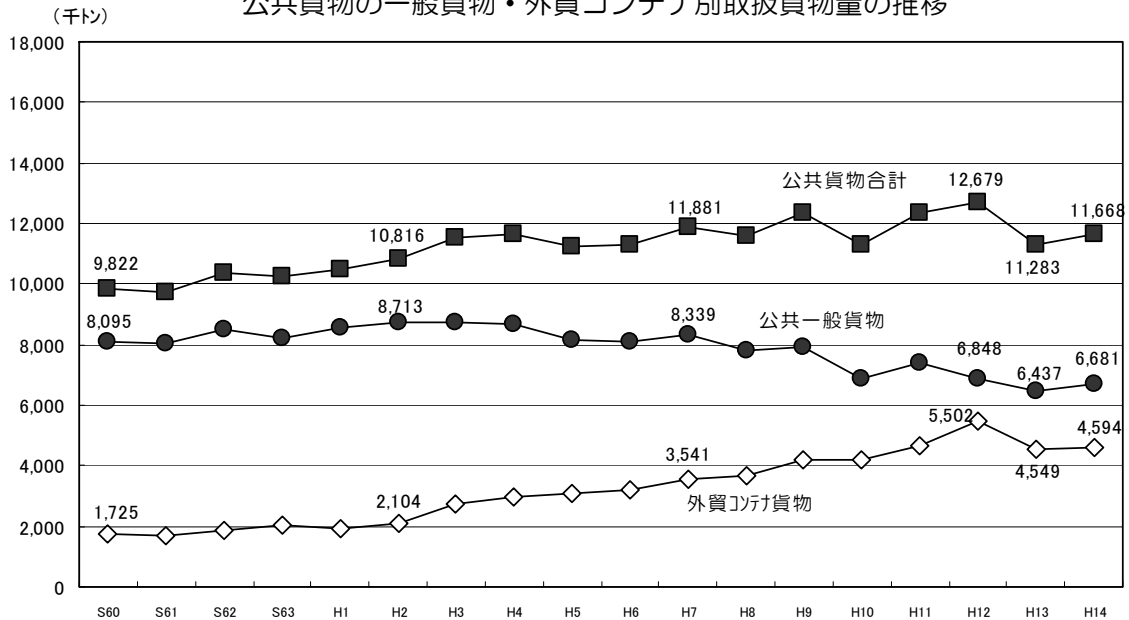
清水港取扱貨物量の推移（公専合計、コンテナ含む）



清水港公専別取扱貨物量の推移（コンテナ含む）



公共貨物の一般貨物・外資コンテナ別取扱貨物量の推移



(2) 清水港取扱貨物（特にコンテナ貨物）の特徴

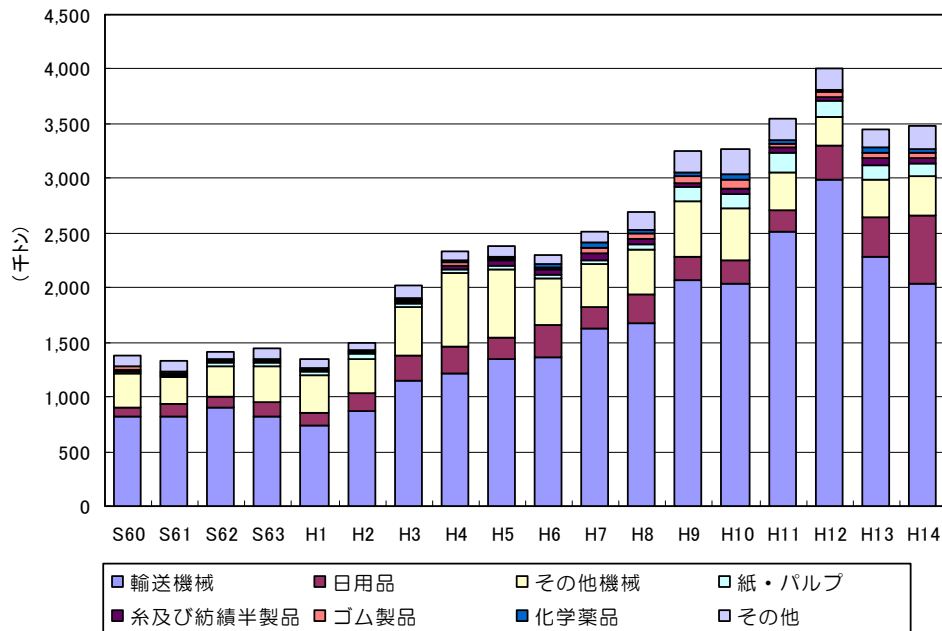
○外貿コンテナ貨物は、輸出コンテナが約75%を占める輸出超過の状況となっている。

○輸出公共貨物は、コンテナ比率がほぼ100%に近い状態となっており、背後圏企業の活動が、そのままコンテナ輸出の動向に結びついている。

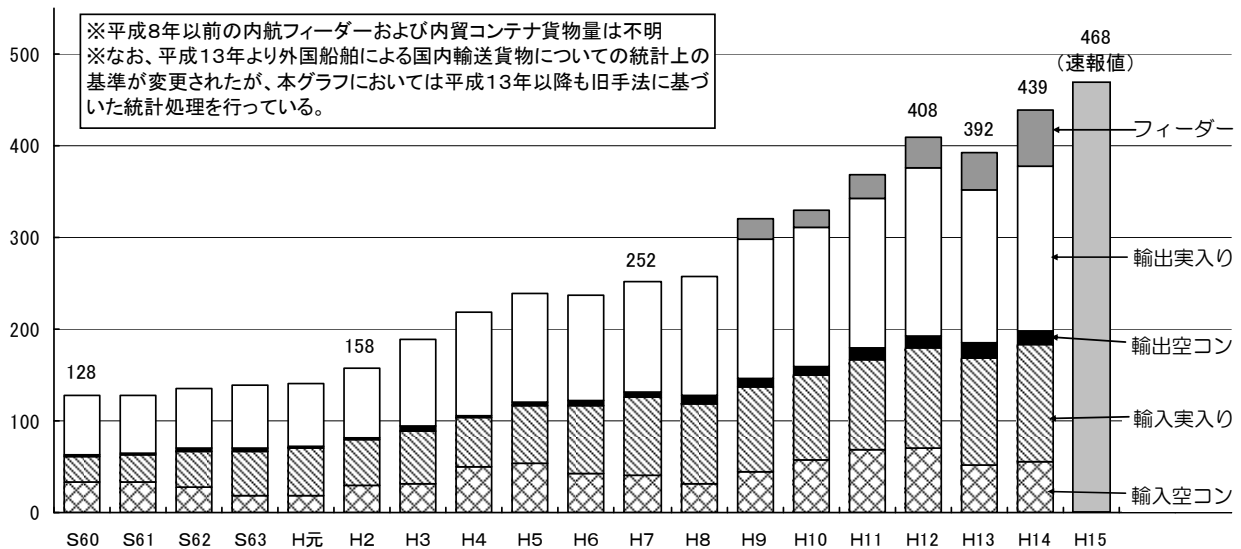
○なお、輸出コンテナの品目別取扱量は、そのほとんどが「輸送機械（自動車部品・バイク）」で占められており（国内の不景気に強い）、次いで、「日用品（楽器）」「その他機械（電機機器）」「紙・パルプ」となっている。

○近年は、アジア地域から輸入される日用品・加工食品が急激に増加しており、輸出入バランスは良くなってきている。

輸出コンテナ貨物の品目別取扱量の推移



(千TEU) 清水港外内貿コンテナ取扱個数の推移（内貿コンテナはフィーダー貨物のみ）



(3) 取扱貨物量の将来推計

○将来推計の考え方

- 貨物量推計の基準年 → H12年

- 一般貨物の見通し

▽主要企業へのアンケート調査による貨物量の伸びの見通しや企業動向等を踏まえ、その積み上げを基本としたマイクロ推計を実施

- コンテナ貨物の見通し

▽清水港取扱主要企業へのヒアリング結果より得られた生産動向や貨物量の伸びの見通し等を駿河湾港湾の将来需要の裏付けてとして捉え、54品目別の清水港取扱貨物量実績（＝駿河湾内のコンテナ取扱量）をベースとしたマイクロ推計を実施

▽ヒアリング結果より明確になった企業の生産動向や取扱貨物のトレンド等を、基準年のH12年実績値に乗じて、将来の外貿コンテナ貨量を推計

- ・現状貨物量に対する補足率が概ね60%以上の品目（輸送機械や玩具等）や取扱見込みが明確な品目

→ ヒアリング・アンケートによる将来伸び率や見通し値を適用

- ・現状貨物量に対する補足率が概ね60%を満たしていない品目のうち、過去のトレンドから順調な伸びを示している品目

→ GDPや県内総生産額、製造品出荷額等との相関により設定した将来伸び率、過去のトレンドから設定した将来のコンテナ比率を適用

- ・現状貨物量に対する補足率が概ね60%を満たしていない品目のうち、過去のトレンドから横這いあるいは減少傾向を示している品目

→ 過去の取扱量の平均値や過去最大値、現状実績値等を適用

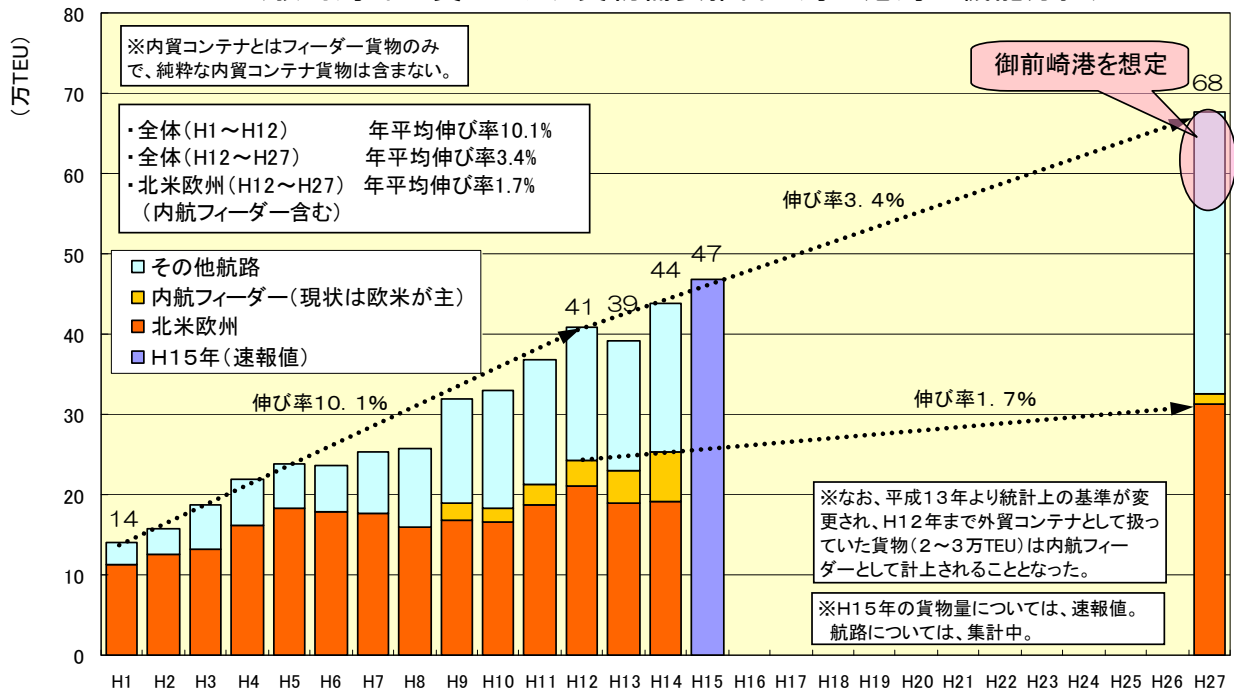
▽さらに、航路別の配分については、ヒアリングやアンケート調査から把握した航路別取扱量や過去の清水港取扱実績を踏まえて実施

- 湾内港湾（清水港、御前崎港）の機能分担について

▽北米・欧州貨物については、中核国際港湾である清水港にて、すべてを取り扱う。

▽御前崎港においては、アジア・近海航路のうち、浜松地区など輸送コストの低い場合において、利用されるものとする。

清水港外内貿コンテナ貨物量実績における北米欧州のシェア
 (駿河湾外内貿コンテナ貨物需要推計と湾内港湾の機能分担)



○主要品目の将来動向

- 静岡県の場合、人口は全国10位にもかかわらず、製造品出荷額は全国3位、事業所数は5位、企業立地件数は1位など、地場産業が活発であり、これが、好調な清水港を下支えし、また、将来貨物量の需要拡大にもつながっているものと考えられる。
- 主な増加の要因として、
 - ・ 中国などのアジアから、日用品・加工食品の輸入が急激に増加。
- 自動車(スズキ、本田技研)やバイク(ヤマハ発動機、スズキ)、楽器(ヤマハ、河合楽器、ローランド)など、水平分業に伴う部品の輸入増加。
 - ・ バイクなどアジア工場への部品の輸出増加。バイク市場は世界的に拡大傾向にあるが、特にアジアで増加中。
 - ・ 原付バイクの完成車の輸入増加(ヤマハの輸入原付は、すべて、清水港経由)と大型バイクの完成車の輸出増加。
- 特に、北米・欧州航路については、
 - ・ 大型バイクは、欧米において趣味嗜好品として定着しており、全体の市場が増加。
 - ・ 楽器類や電気機器(東芝)などの輸出増加。
- ここ1、2年の輸送機械の減少は、欧米景気の一時的な悪化の為であり、欧米の景気拡大と高付加価値製品の国内生産の継続、発展途上国などの需要の拡大などにより、今後は再び取扱量の増加が見込まれる。
- 日用品は、東南アジア方面で製造された安価な物資に満ちあふれている日常生活に加え、企業の海外展開から年数が経過した発展途上国の今なお安い労働力と技術力の向上等を勘案し、今後も取扱量の大幅な伸びが見込まれる。

5 今回計画の主な施策

①国際海上コンテナ取扱機能の拡充・強化

【背景・要請】

○機能強化の必要性

- 我が国経済を牽引する静岡県製造業（H14年製造品出荷額等は全国第3位）
- 今後とも拡大傾向が続くと予測される外資コンテナ貨物
- 県内製造業の貿易基盤となる外資コンテナ機能の強化に対する高い要請
- 水深不足に伴う大型船入港の減少がもたらす県外他港への長距離陸上輸送コスト
- 排ガス規制の潮流に反し環境問題に深刻な影響を与える陸上輸送
- 狭隘かつ分散配置されたコンテナヤードでの非効率な荷役がもたらす割高な荷役費用

○清水港の優位性

1) 立地上の優位性

- 中枢経済圏の確立を目指す“静岡市”に立地
- 狭い水路（浦賀・伊良湖等）を通過せずに可能な入出港
- 既存や新規の高規格幹線道路への近接

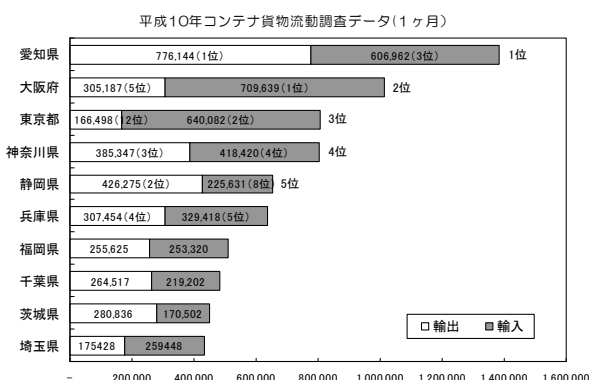
2) 24時間フルオープンの先進港

- 船舶入出港、荷役とも24時間可能
- 構造改革特区“国際交流港湾”の認定
- IT活用や港湾EDIシステムの利用水準の高まり
- FAZ（輸入促進地域）の指定地域（H8年指定）

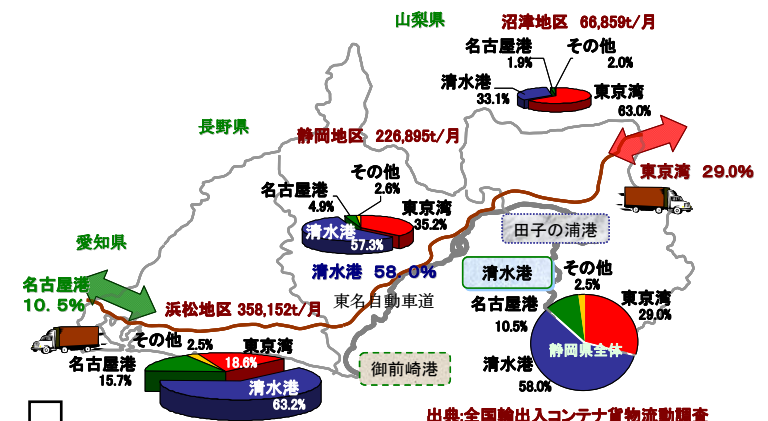
3) その他の優位性

- 荷役業者数が少ないため短期間で新規方策が浸透（先進的で高質なサービスの提供）
- 不十分な施設で他港と競争してきた中で蓄積されたコスト削減ノウハウ
- コンテナターミナルの集約により可能となる SOLAS 条約の厳格な運用

■全国第5位の生産・消費コンテナ貨物を有する静岡県



■県内生産・消費コンテナ貨物の清水港利用率は58%



【清水港の最大の役割】

我が国経済を牽引する静岡県の国際物流基盤として、低廉かつ高質な輸送サービスを提供するとともに、県内に中枢国際港湾を持たない当県や、当県への交通アクセスが発達している内陸県（山梨県、長野県）製造業の国際競争力の向上に貢献する。

【外貿コンテナ貨物量の航路別推計結果】

	清 水 港					
	輸出コンテナ貨物		輸入コンテナ貨物		合 計	
	取扱貨物量 (千ト)	取扱個数 (千 TEU)	取扱貨物量 (千ト)	取扱個数 (千 TEU)	取扱貨物量 (千ト)	取扱個数 (千 TEU)
北米	1,789	87	527	67	2,316	154
欧州	1,548	80	598	78	2,146	158
東南アジア	527	35	943	79	1,470	114
近海	321	35	815	74	1,136	109
豪州・NZ	52	2	6	1	58	3
その他	11	2	15	4	26	6
合 計	4,248	241	2,904	303	7,152	544

【コンテナ船就航便数の将来計画】

・将来の取扱量をもとにコンテナ船の就航便数を以下の通り想定した。

	年間取扱個数 (千 TEU)	1 寄港当取扱個数 (TEU)	週あたり便数 (便/週)
北米	154	600	5
欧州	158	1,000	3
東南アジア	114	300	8
近海	109	200	11
豪州・NZ	3	300	1
その他	6	200	1
外貿コンテナ計	544		29
内航フィーダー	13	80	4
総計	557		33

【清水港コンテナバース利用計画（想定）】

	月	火	水	木	金	土	日
(-15m)1B		欧州① ↔	北米② ↔		欧州② ↔	北米④ ↔	北米⑤ ↔
(-15m)1B	豪州① ↔	北米① ↔	東南④ ↔	その他① ●●●●●	北米③ ↔	欧州③ ↔	
(-12m)1B	東南① ↔	東南③ ↔	近海② ↔	近海④ ↔	近海⑦ ↔	近海⑨ ↔	近海⑩ ↔
(-12m)1B	近海① ↔	東南② ↔	近海③ ↔	東南⑤ ↔	近海⑥ ↔	近海⑧ ↔	東南⑧ ↔

※現状の清水港寄港スケジュールやコンテナバースの利用状況等を踏まえバース利用計画を想定した。

特に、欧米基幹航路については、現在日本に寄港するコンテナ航路の運航スケジュールをベースに、清水港への就航可能性が高いと判断される曜日を想定した上で、バース利用計画を検討した。

↔ 欧米基幹航路（北米航路：5便、欧州航路：3便）

↔ 豪州航路：1便

↔ 東南アジア航路：8便

↔ 近海航路：11便

●●●●● その他航路：1便

—— 内航フィーダー航路：4便

【新興津コンテナターミナルの整備計画】

1) コンテナターミナルの現状

○施設等の現状

- ・船舶大型化の流れに乗り遅れた港湾施設
- ・満載喫水時に-12m岸壁では入港できない大型コンテナ船が234隻（H12 出入航伝票）
- ・荷役できる背後用地が極端に狭く、コンテナ埠頭が分離
- ・コンテナヤードも細かく分散

○非効率な寄港と荷役の現状

- ・大型岸壁が整備された現在でも、タイトなスケジュールの中で行われているバース調整
- ・大型船が苦慮する喫水とスケジュールの調整
- ・就航便数の増加でさらに調整が進む基幹航路
- ・通関したコンテナに生じる必要以上の横持ち輸送
 - ▽ 輸出荷主→通関→(X線)→ゲート→別埠頭の実入専用空きヤード→積出し埠頭岸壁
 - ▽ 積出し埠頭岸壁→別埠頭の実入専用空きヤード→通関→ゲート
- ・バン詰め用の空コンテナに生じる必要以上の横持ち輸送
 - ▽ 荷主→ゲート→別埠頭の空コン専用空きヤード→ゲート→バン詰め施設
- ・コンテナヤードの数だけ配置が必要な荷役重機（トップリフター）
- ・各コンテナ埠頭の繁忙期に合わせて確保しておく荷役機械（コンテナクレーン）と運転人員

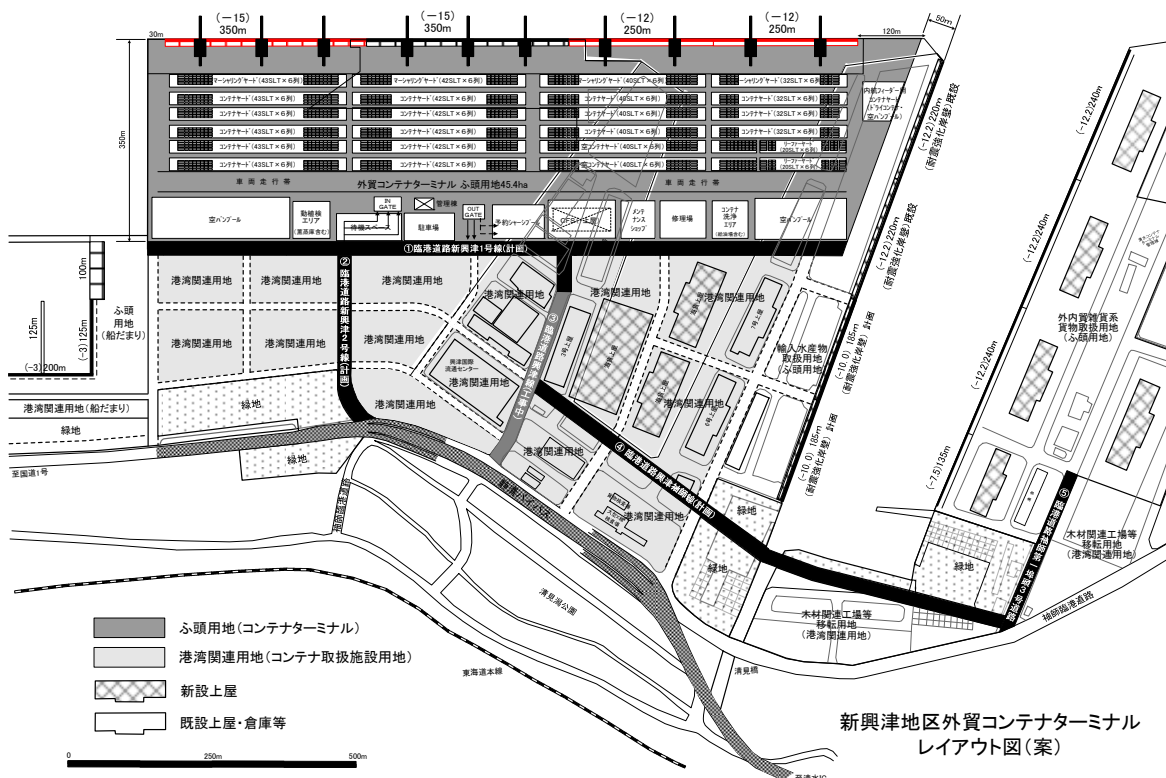


顧客増加の支障、荷役料金低減の障害



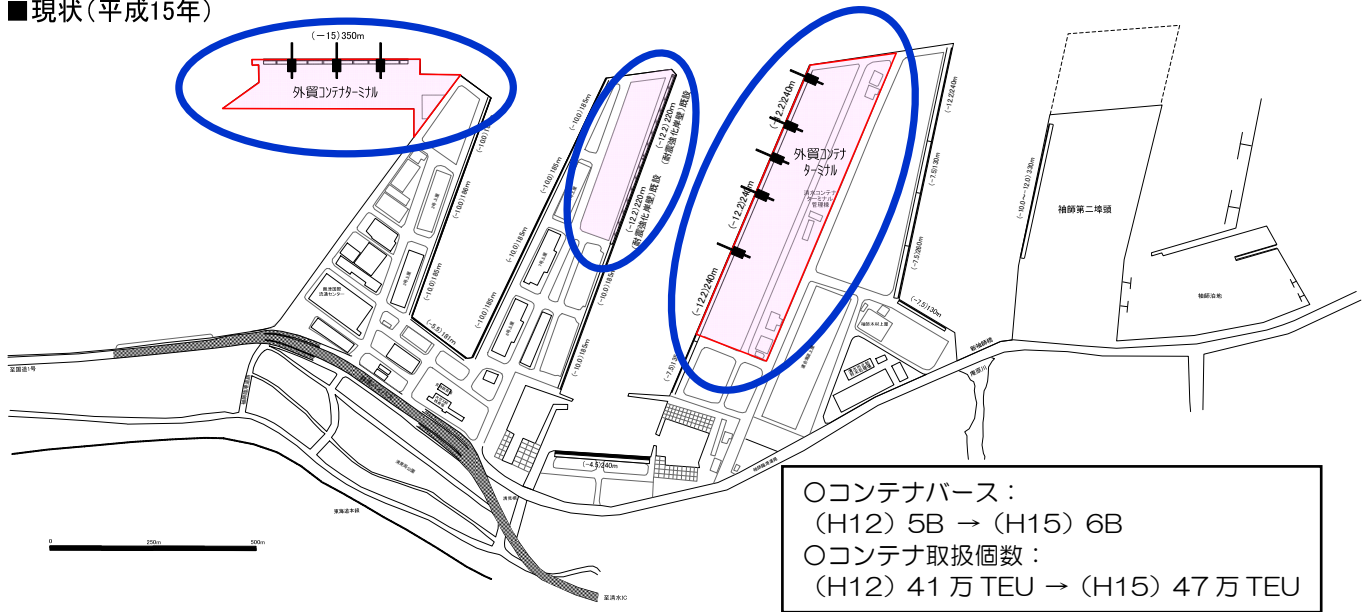
◎大水深岸壁と大規模なコンテナターミナルの整備こそ、最も重要で即効性のあるポート戦略

外貿コンテナターミナルの集約・再編が必要

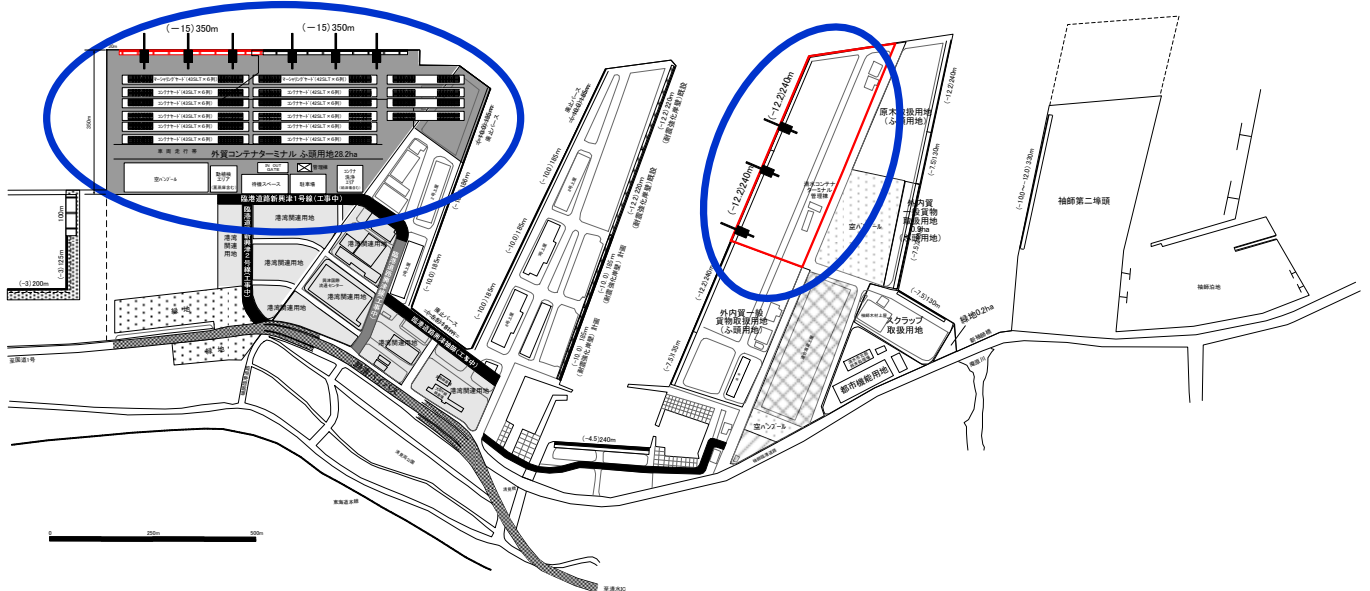


2) 港湾活動の円滑な継続を図りながらの段階整備

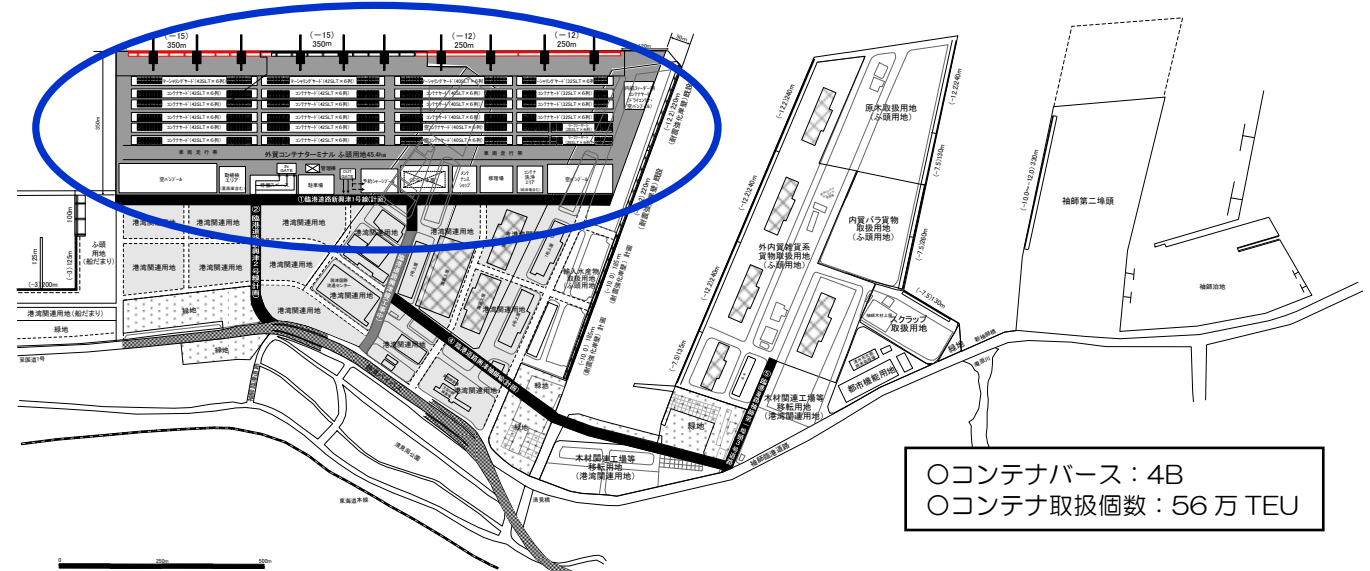
■現状(平成15年)



■外貿コンテナ及び外内貿一般貨物の集約に向けた段階整備



■外貿コンテナ及び外内貿一般貨物の集約 ~最終形状~



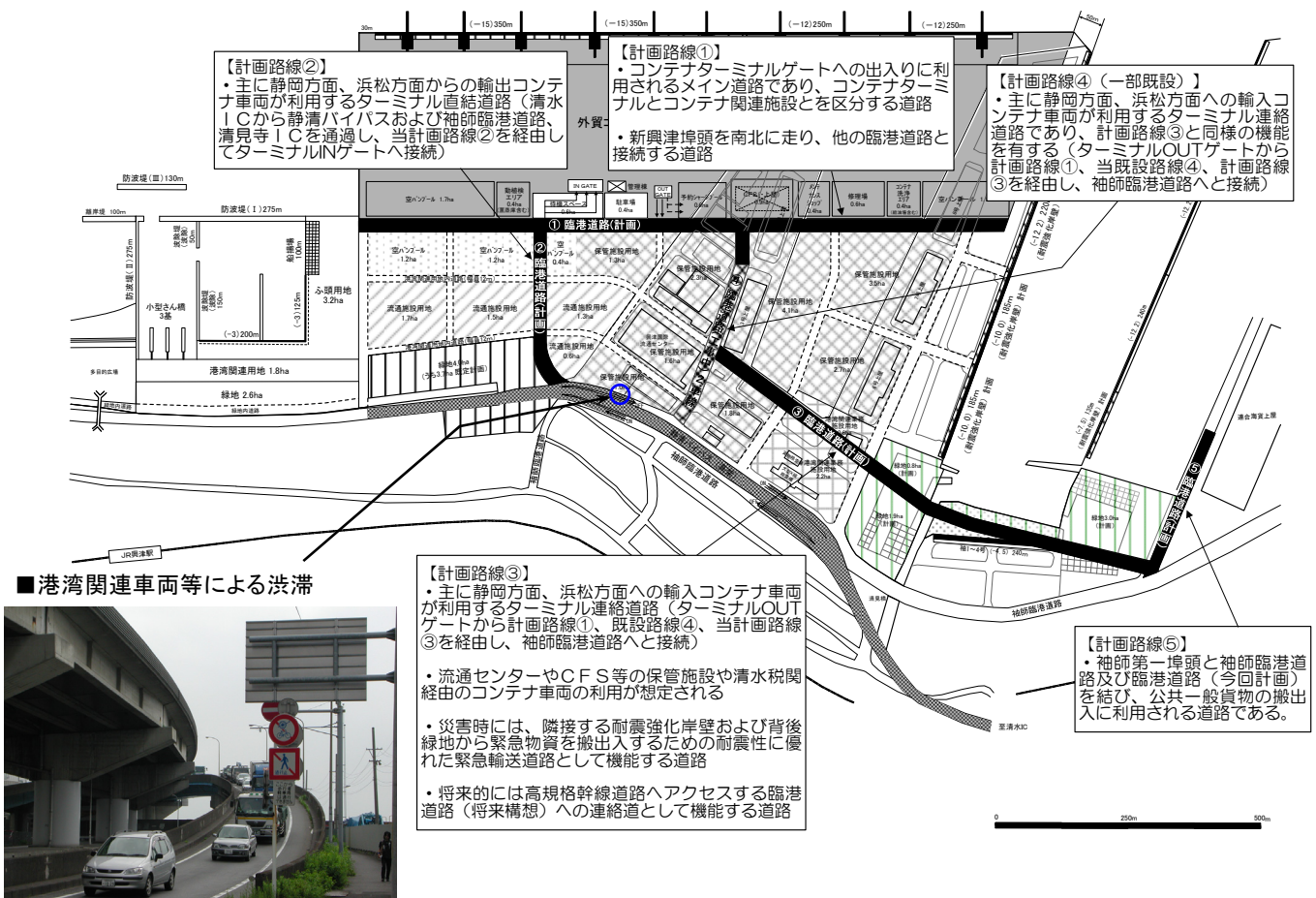
③臨港交通体系の強化

【背景・要請】

- 慢性的な交通混雑が生じている清水港周辺道路の抜本的な改善
- 今後のさらなる港勢の拡大による道路交通需要の増大への対応

【今回計画での対応】

- 高規格幹線道路の結節点に位置する港湾として、物流・人流機能を効率的に発揮するために、高規格幹線道路への良好なアクセスを確保することが必要であるが、当面は港湾内における円滑な交通を確保するため、新興津地区において新たな臨港道路を整備する。
- さらに将来的には、新興津地区外貿コンテナターミナルの進展に伴うコンテナ貨物の増大に対応するため、当該ターミナルと高規格幹線道路とを直結する新たな路線の導入や、三保地域の半島性を改善するための新たな路線の導入も視野に入れた、清水港全体での臨港交通体系の強化を図るものである。



新興津地区の臨港道路整備計画図

④地域の活性化に資する交流空間の形成

1) 日の出地区（旅客船利用への対応、フェリーターミナルの再編）

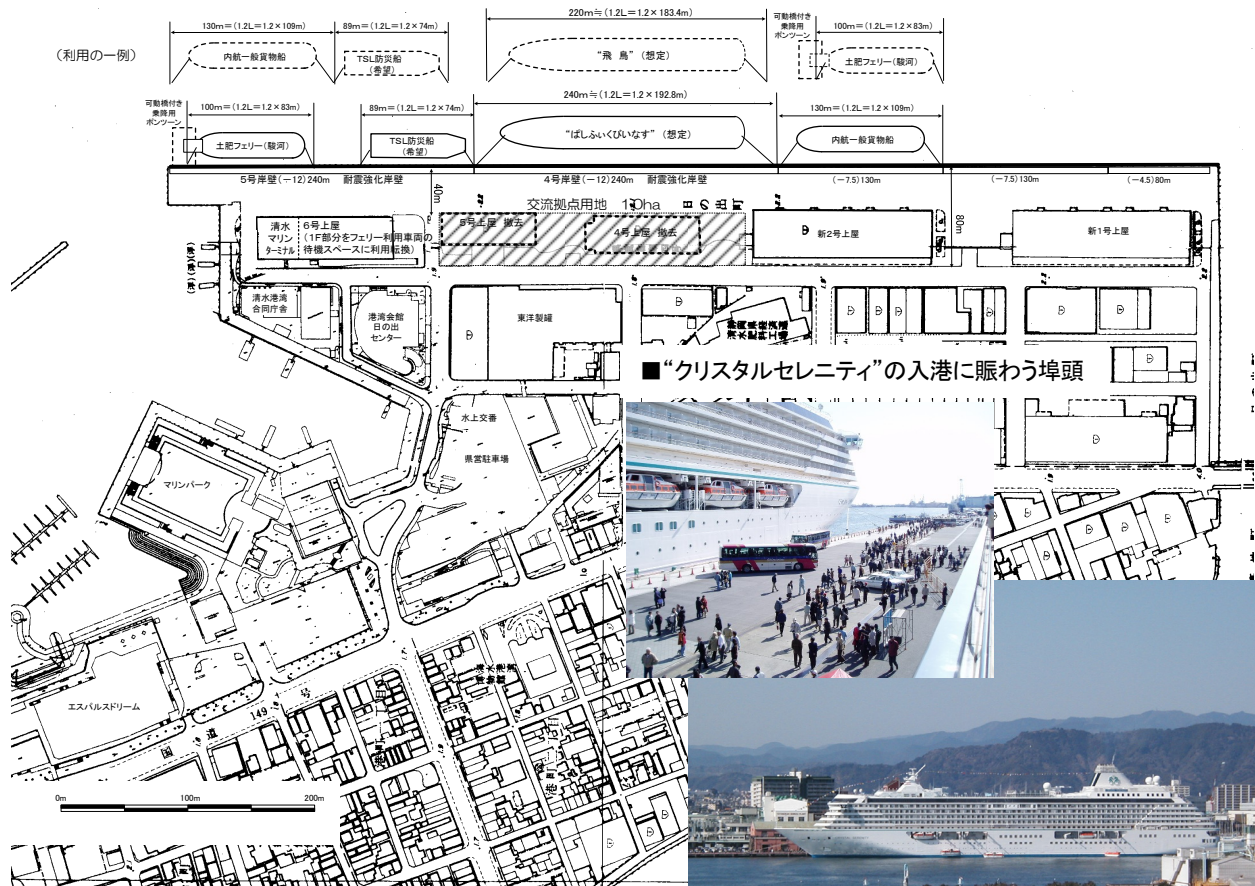
【背景・要請】

- 豪華客船“QE2”の入港を機に、全国で初めて客船誘致を目的とした組織「清水港客船誘致委員会」が設立（静岡県・清水市・商工会議所、民間）
- 日の出埠頭5号岸壁には、伊豆観光への玄関口として土肥港を結ぶフェリーと下田港を結ぶフェリー（TSL防災船）が就航
- 現在、暫定利用である土肥港へのフェリーについては、本格的なフェリー就航場所を確保することが望まれている
- 下田港を結ぶTSLについても、就航場所を確保することが観光客に対するホスピタリティを向上できる

【今回計画での対応】

- 日の出埠頭では、旅客船の利用にも対応しつつ、引き続き内貿貨物の取扱も行う。また、岸壁背後では、老朽化した上屋を撤去して、現在のふ頭用地としての土地利用を見直し、旅客船利用者に対するホスピタリティを向上させる。
- なお、これまで扱ってきた外貿一般貨物は、SOLAS 対応による集約化を進めるため、袖師第一ふ頭への転換を図る。
- 土肥航路および下田航路ともに、現在の就航場所である日の出埠頭を今後とも利用するものとし、旅客船岸壁と連続して多くの人々が行き交う交流拠点として相応しい空間を創造する。

清水港日の出地区 3・4・5号岸壁背後の利用方策検討案



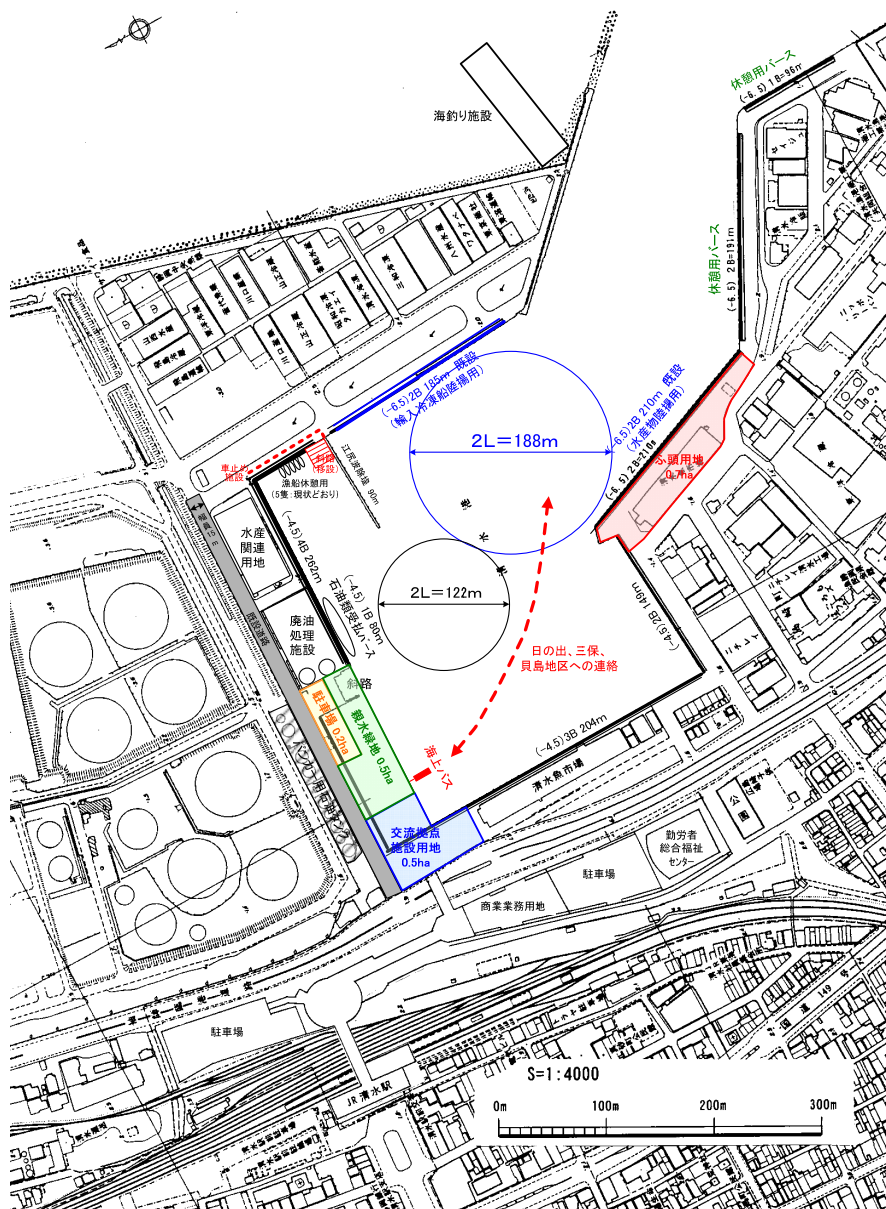
2) 江尻地区（交流拠点空間の形成）

【背景・要請】

- 清水駅東口再開発事業の進展に伴い、駅ターミナルから港湾（江尻地区）へのアクセスが飛躍的に改善される
- 利便性の向上のため、清水駅の近接地に港内遊覧船等の海上バスの整備が望まれている

【今回計画での対応】

- JR清水駅に近接する立地上の特性を活かして、人々が集い賑わう交流拠点用地や親水緑地を確保する。
- さらに、JR清水駅周辺地区と日の出地区に形成される賑わい空間を結び、港内の海上交通網の充実を図るため、海上バスの発着施設を整備する。（小型さん橋1基）



清水港江尻地区の利用方策検討案

⑤人々に安心・安全を提供する大規模地震対策施設の強化

【背景・要請】

- 東海地震等の発生が懸念される静岡県では、大規模地震対策は最重要施策（第三次地震被害想定、地域防災計画による地震対策）
- 県下最大都市“静岡市”を背後に抱える清水港において、地域住民の生活の安全確保や経済活動の維持を目的とした防災機能の強化が必要

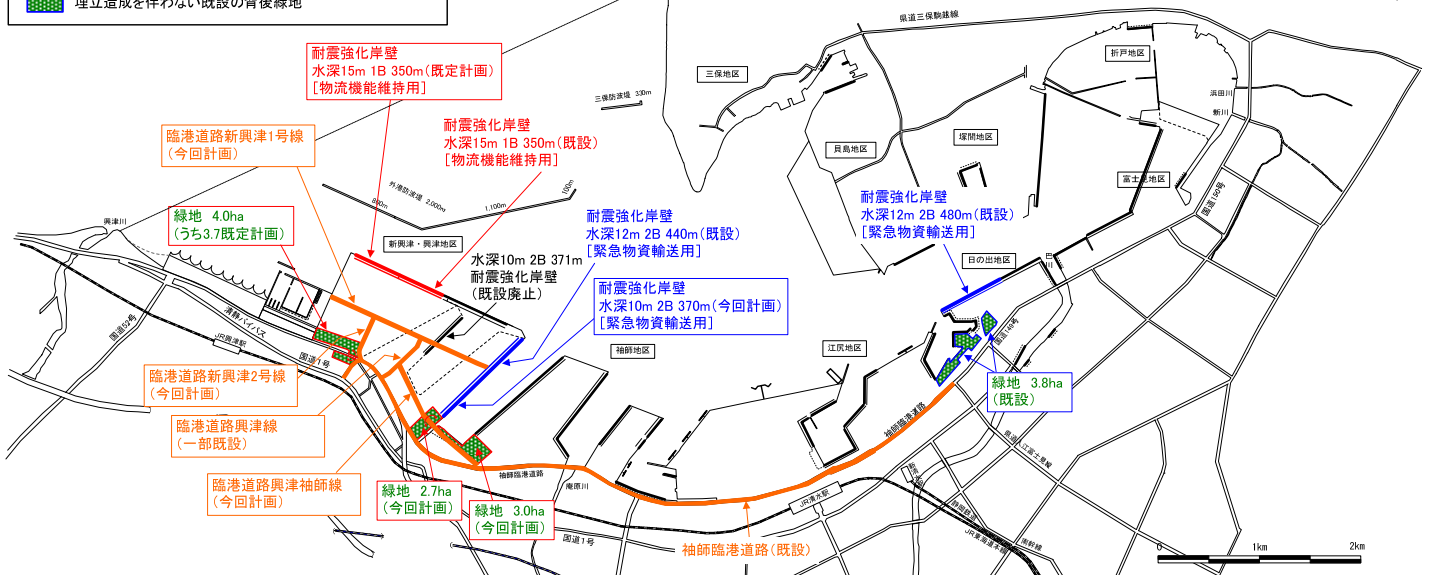
【今回計画での対応】

大規模地震対策施設（耐震強化岸壁、背後緑地、道路）の整備・計画概要

		地区名	施設名	水深(m)	ハース数	延長(m)	備考	
耐震強化岸壁	緊急物資輸送用	新興津・興津	興津13・14号岸壁	-10	2B	370	今回計画	
			興津11・12号岸壁	-12	2B	440	既設	
			興津1・2号岸壁	-10	2B	371	廃止	
	物流機能維持用	新興津・興津	日の出	日の出4・5号岸壁	-12	2B	480	既設
			新興津・興津	新興津1・2号岸壁	-15	2B	700	既設1B 既定計画1B
道路		①臨港道路新興津1号線（今回計画）、②臨港道路新興津2号線（今回計画）、③臨港道路興津線（今回計画）、④臨港道路興津袖師線（今回計画）、⑤袖師臨港道路（既設）						
震災時に活用できる背後緑地		新興津・興津	新興津緑地（仮）	4.0ha	既定計画	災害時には市民生活や経済社会活動の復旧・復興にも幅広く貢献できるスペースとして活用される		
		新興津・興津	興津緑地（仮）	2.7ha	今回計画			
		袖師	袖師緑地（Ⅱ）（仮）	3.0ha	今回計画			
		日の出	日の出緑地	2.7ha	既設			
			日の出駐車場	1.1ha	既設			

－ 凡 例 －

- 緊急輸送道路(大規模地震対策施設)
- ※青字は緊急物資等輸送用の耐震強化岸壁で、枠囲みは今回計画
- ※赤字は物流機能維持用の耐震強化岸壁で、枠囲みは今回計画
- 埋立造成を伴う背後緑地(今回計画)
- 埋立造成を伴わない既設の背後緑地



大規模地震対策施設の整備・計画位置図

⑥魅力ある港湾空間の形成

1) 親水緑地、人工海浜の整備

【背景・要請】

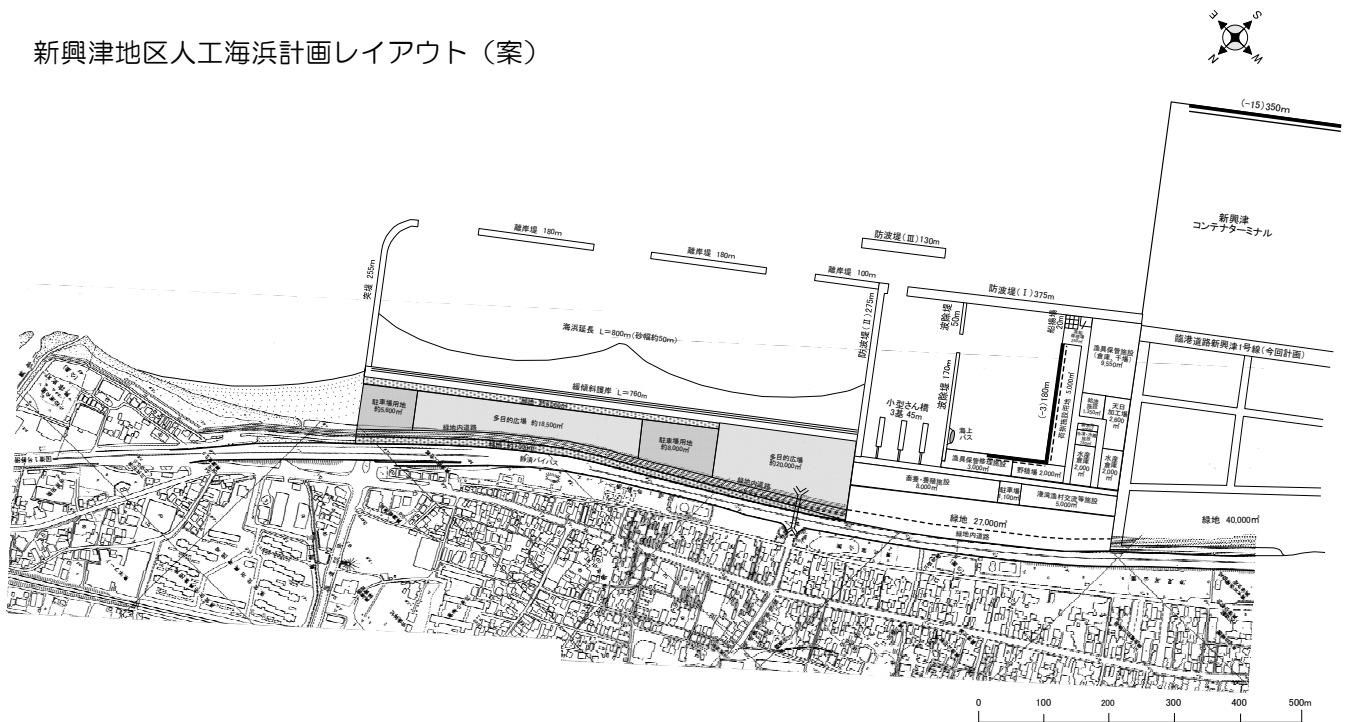
- かつては風光明媚な海岸として市民から親しまれていた袖師地区や興津地区の海岸も港湾整備により埋め立てられ、清水港内の自然海岸は三保地区内浜のみ
- 親水空間の確保に対する地元市民からの強い要請

【今回計画での対応】

○以下に示す緑地、海浜を計画する。(緑地率：現在 1.7% → 将来 6.8%)

地区	性格	規模	計画	概要
新興津地区	人工海浜	延長 800m	新規	一体的に整備することにより、港湾周辺地域の人々が釣りや海水浴等のレクリエーション活動や沿岸域の環境学習活動の場としての親水空間を確保する(9.0ha) 海浜背後の親水緑地に連続し、来訪者が利用する休息緑地(2.7ha)
	親水緑地 休息緑地	11.7ha	新規	
	休息緑地	4.0ha	変更	
興津地区	休息緑地	2.7ha	新規	日常的には港湾労働者や来訪者の休息の場として、また震災時には避難場所や防災活動の拠点、救援・復旧活動の拠点として機能する空間を確保する
袖師地区第一埠頭	休息緑地	2.9ha	新規	
袖師地区第一埠頭	休息緑地	0.2ha	既定	港湾労働者が利用する休息緑地
江尻地区	親水緑地	0.7ha	新規	交流拠点用地と一体となった、人々が集い賑わう空間を確保する
富士見地区 (清水市岸壁)	親水緑地	1.6ha	新規	静清浄化センター上部の緑地に連続し、日の出の頭と一体的となる親水空間を確保する
富士見地区 (折戸湾側)	親水緑地	3.5ha	新規	折戸湾の新たな利用の一つであり、市民が海に触れ親しむ空間を確保する
折戸地区	休息緑地	2.3ha	既定	港湾労働者や折戸湾への来訪者が利用する休息緑地

新興津地区人工海浜計画レイアウト(案)



2) プレジャーボート収容施設の整備

【背景・要請】

○プレジャーボート収容施設の整備の遅れ

清水港PB隻数 : 1,187 隻

マリーナ等への保管艇 : 395 隻

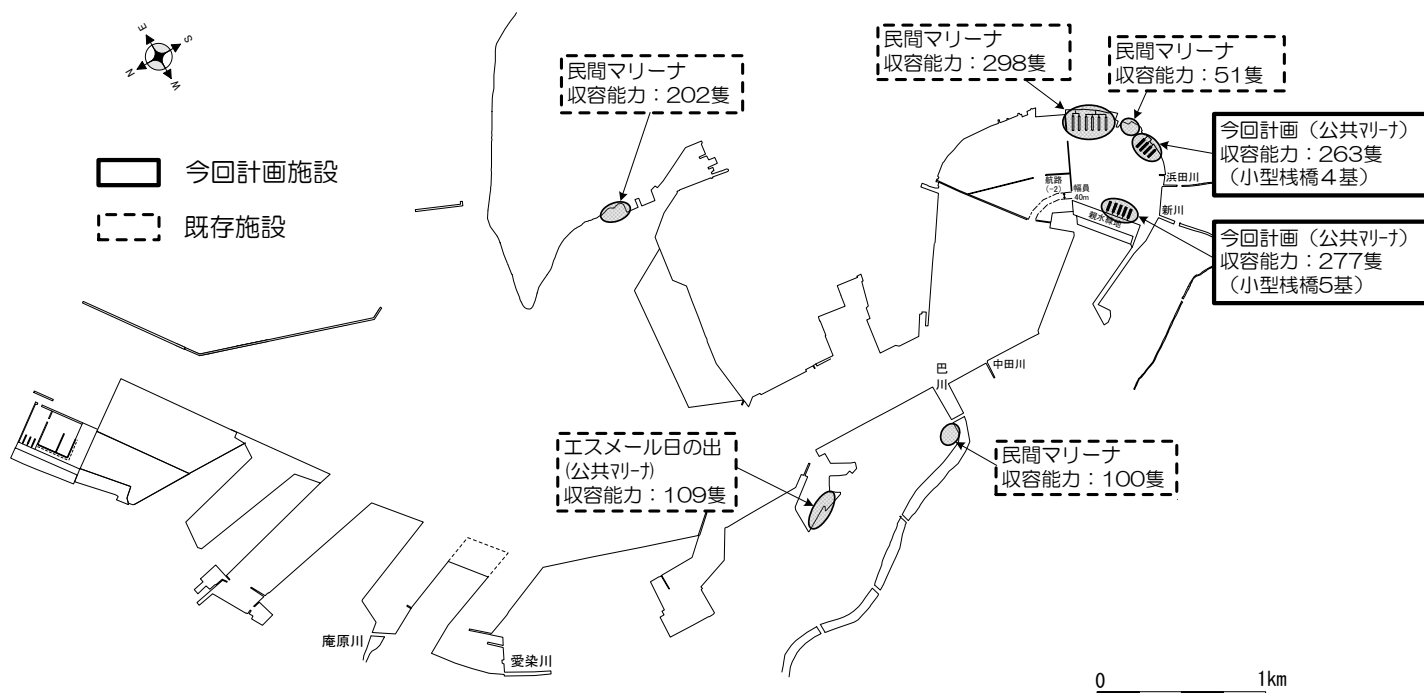
暫定施設係留艇 : 792 隻 (※平成 15 年 4 月時点)

【今回計画での対応】

○将来の清水港保有PB隻数 → 全国保有隻数の動向を鑑み 1,300 隻を想定

○PB収容計画

⇒ 日の出地区、折戸地区、三保地区の3地区で拠点的にPBを収容する。



PB収容施設の整備計画位置図

3) 小型船収容施設の整備

【背景・要請】

○清水港内では漁船や作業船等の多くの小型船が点在

小型船在港隻数：202 隻

漁船：102 隻、官公庁船：10 隻、作業船等：90 隻（※平成 15 年 5 月時点）

【今回計画での対応】

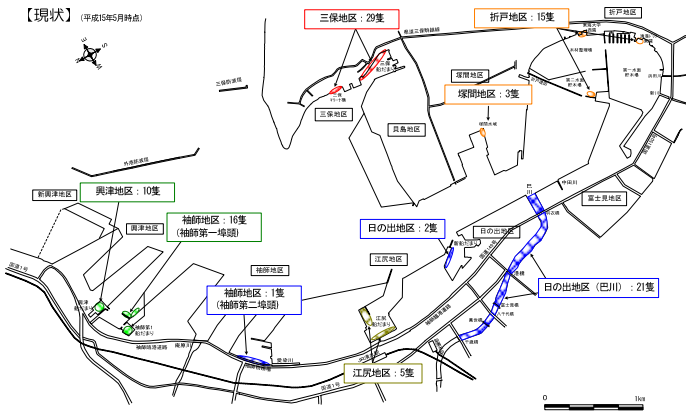
○将来の清水港在港小型船隻数：現状維持の 202 隻を想定

○小型船配置計画

- ・港内の円滑な船舶航行や海上交通の安全を確保するため、港内小型船の集約・再配置を行う。
- ・既設の利用廃止や既定計画の削除により収容施設が不足するため、新たな収容場所を新興津地区に確保する。

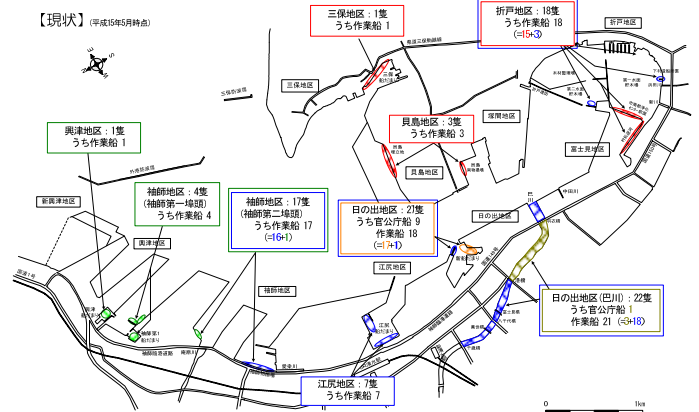
【漁船】

【現状】（平成15年5月時点）

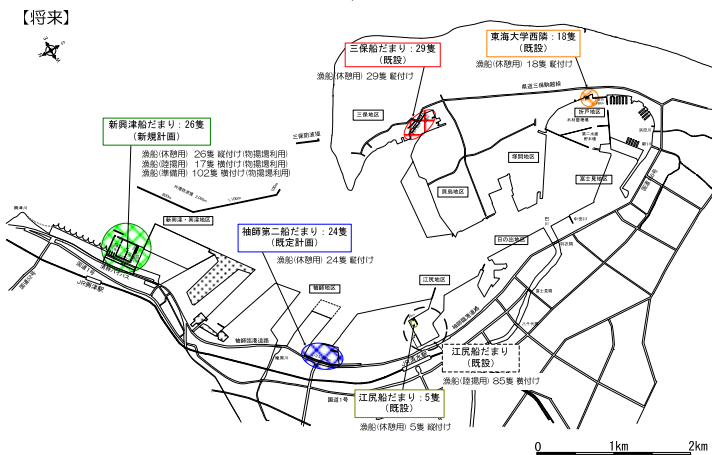


【官公庁船・作業船等】

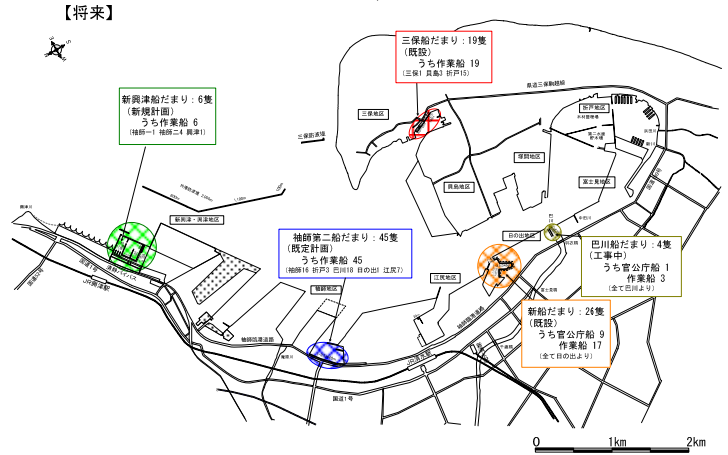
【現状】（平成15年5月時点）



【将来】



【将来】



注：着色箇所の隻数に関しては、現状及び将来に対応していることを示す。

漁船、官公庁船・作業船の係留状況および将来の配置計画図

⑦防波堤計画の見直し

1) 既定計画上の問題点等

○H15年の新興津ふ頭第1バースの供用開始直後（防波堤は暫定延長）に、岸壁に対する越波が予想以上に確認され、利用者からも「しびきが上がって網取りが危険」という指摘が出される。

○既定計画通り、防波堤の延長で静穏度は確保できると考えていたが、既定計画では高山モデルによる静穏度検討がなされているため、港内の水深変化の影響を再現できていなかった。

○さらに、既定計画では考慮されていなかった新興津地区小型船だまりの整備により、初期計算条件が異なったため、静穏度についての再検討を行った。

○模型実験により、反射波（船だまり前面で反射し、防波堤により再度港内側に反射する）の影響があり、静穏度が確保されていないことが判明した。

○以上の理由から、今回計画において、防波堤の法線および延長を再検討することとした。

2) 再検討の方針

○1) に示す問題点が発生しない法線、延長とする。

○海底地形変化を考慮できるブシネスクモデルを採用する。

3) 検討の結果

○清水港内の防波堤形状は異常時波高によって決定される。よって、800m（うち今回計画延伸 450m）の延長により所要の静穏度（異常時の岸壁前面波高 1.5m）を確保できる。

