

清水港、田子の浦港、御前崎港の
3 港の一体的な整備・運営のあり方及び
推進方策について
【概要版】

平成 23 年 3 月
静岡県地方港湾審議会

目 次

	頁
1 県内の状況	2
1.1 県内の状況	2
1.2 県内産業の状況	3
2 県内港湾の状況	3
2.1 県内港湾の取扱貨物の状況	3
3 外貿コンテナ貨物に関する現状分析	6
2.1 コンテナ貨物の集荷の現状	6
3.2 これまでの取り組み	9
4 港湾を取り巻く情勢変化と港湾行政の最近の動向	10
4.1 港湾行政の最近の動向	10
5 県内3港の課題の抽出と駿河湾港	12
5.1 県内3港の課題	12
5.2 駿河湾港の考え方とイメージ	13
6 駿河湾港の課題の整理とそれに対する対応	16
7 駿河湾港の将来像の実現に向けた施策の方向性	17
【対応Ⅰ】荷主の物流ニーズに湾として一体的に対応する駿河湾港	17
【対応Ⅱ】民の視点を取り入れ高度な港湾サービスを提供する駿河湾港	18
【対応Ⅲ】県内・内陸県からの集荷率を高め港勢を拡大する駿河湾港	19
【対応Ⅳ】コンテナ・バルク貨物取扱の拠点化を推進する駿河湾港	20
【対応Ⅴ】相互補完により各港の危機管理を行う駿河湾港	21
【対応Ⅵ】社会情勢・産業構造変化に的確に対応する駿河湾港	23

概 要 版

1 県内の状況

1.1 県内の状況

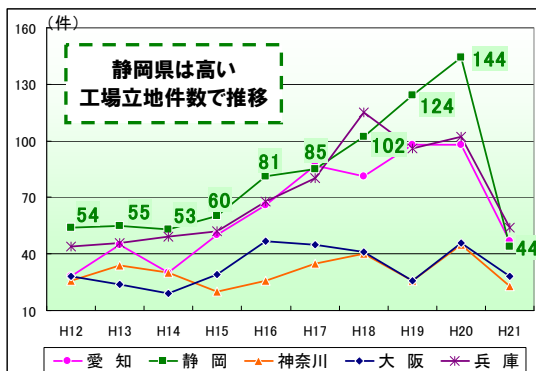
○静岡県は、製造品出荷額、工場立地件数、県民所得とも全国トップレベルを誇る「ものづくり」県である。

○県内には、ものづくりを支える東西の大動脈、東名高速道路、国道1号や、国道52号、国道139号などの南北軸からなる陸上輸送網が整備されている。

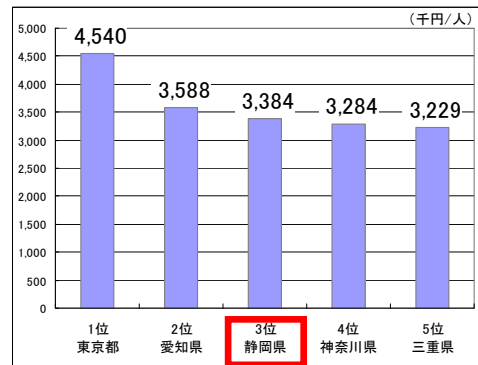
○今後、新東名高速道路の開通（H24 御殿場 JC 以西の県内区間）や、中部横断自動車道の開通（平成29年度予定）が予定され、内陸部の山梨県や長野県などへのアクセスの充実により、時間距離の大幅な短縮が見込まれる。

(1) 産業

- ・製造品出荷額等の平成21年の速報値では、静岡県は神奈川県を抜いて全国2位に位置している。
- ・一人当たりの県民所得、全国第3位という状況から、静岡県はものづくり、ものづかい県として、第2次産業を主体として発展している。



資料：工場立地動向調査（経済産業省）



資料：県民経済計算（内閣府）

図 製造品出荷額等上位5府県での工場立地件数の推移（新設+増設）

図 一人当たりの県民所得上位5都県（H19）

資料：静岡県 HP「県内主要企業データ」より従業員300人以上の企業を抜粋

(2) 道路ネットワーク

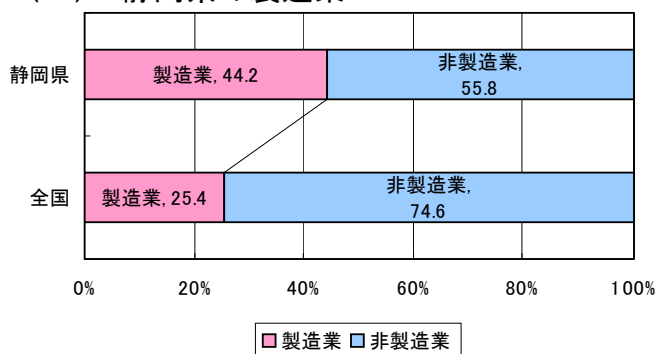


図 静岡県の背後の産業と道路網

1.2 県内産業の状況

- 静岡県は製造業の比率が非常に高く、全国比を大きく上回り 40%以上にも及ぶ。
- 県内製造業の 30%以上が、自動車、二輪自動車などの輸送用機械器具であり、リーマンショックによる景気の悪化、円高、環境対策などの社会情勢の変化が業界に大きな影響を与えている。

(1) 静岡県の製造業



出典：内閣府「国民経済計算年報、
静岡県「県民経済計算」

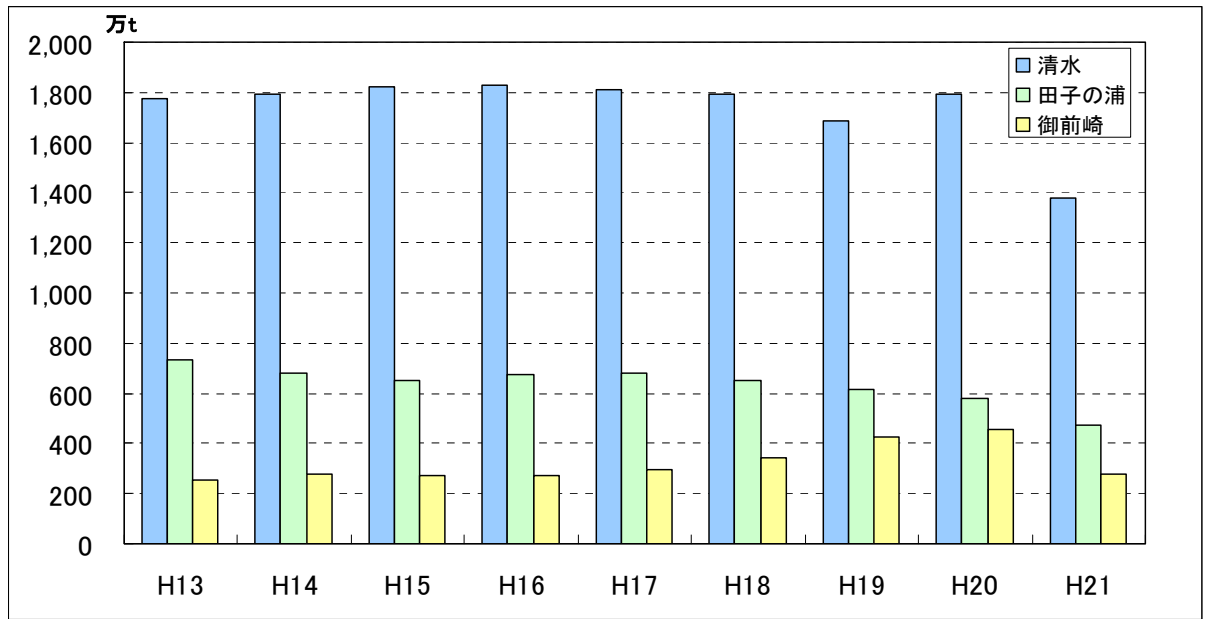
図 国内・県内総生産の産業別構成比 (H19)

2 県内港湾の状況

2.1 県内港湾の取扱貨物の状況

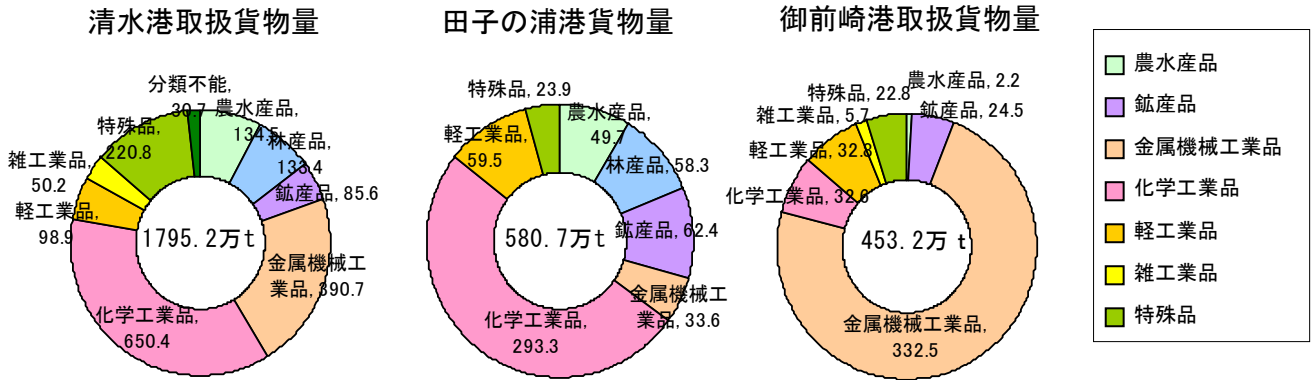
- 県内主要 3 港の取扱貨物量の推移は、平成 21 年のリーマンショックの影響を除き増加傾向または横這いとなっている。
- 県内主要 3 港の主な取扱品目は、以下のとおりであり、ものづくり県としての特徴が色濃く現れた状況となっている。
 - 清水港：自動車部品、二輪自動車、石油製品
 - 田子の浦港：とうもろこし、木材チップ、石油製品
 - 御前崎港：完成自動車、自動車部品、鉄鋼
- コンテナ貨物の取扱は清水港と御前崎港が担っており、中でも清水港への依存度が高い状況が伺われる。
- バルク貨物の取扱いは、田子の浦港と清水港が中心であり、田子の浦港は、取扱いのすべてがバルク貨物で、背後の岳南地域において盛んな製紙業を支える原材料のチップやパルプ、エネルギーとして利用される石油製品が主体である。また、食料品製造業、飼料製造業の原材料として扱われるとうもろこしについては、清水港、田子の浦港の両港にて、取扱いが行われている状況にある。
- 御前崎港では、コンテナのほか、完成自動車の取扱いが 4 割を占めている状況にある。

(1) 県内3港全体の取扱貨物量の推移

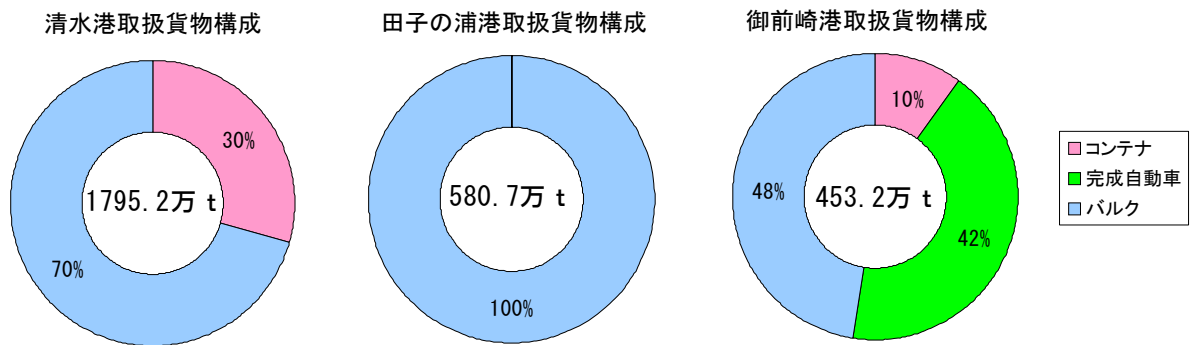


出典：港湾統計年報（H5～21）

(2) 県内主要3港の貨物構成

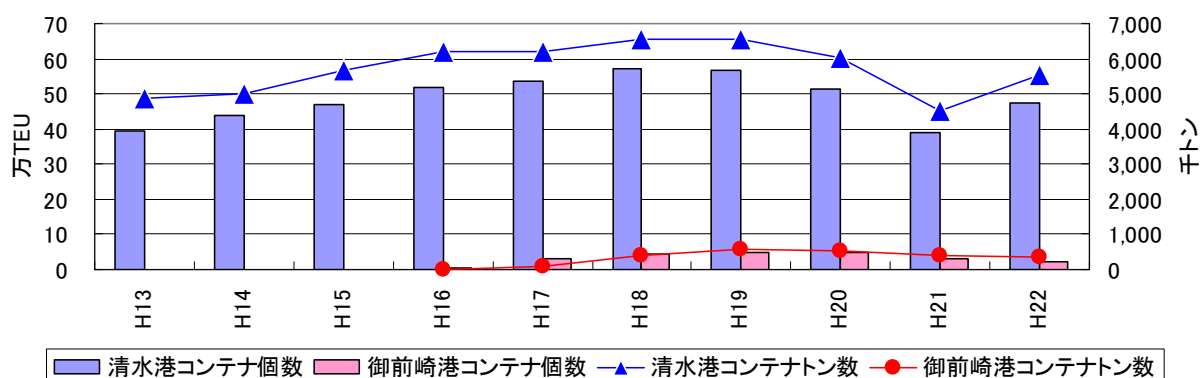


※港湾統計（平成20年）



※港湾統計（平成20年）

(3) コンテナ貨物の推移 (コンテナ個数・重量)



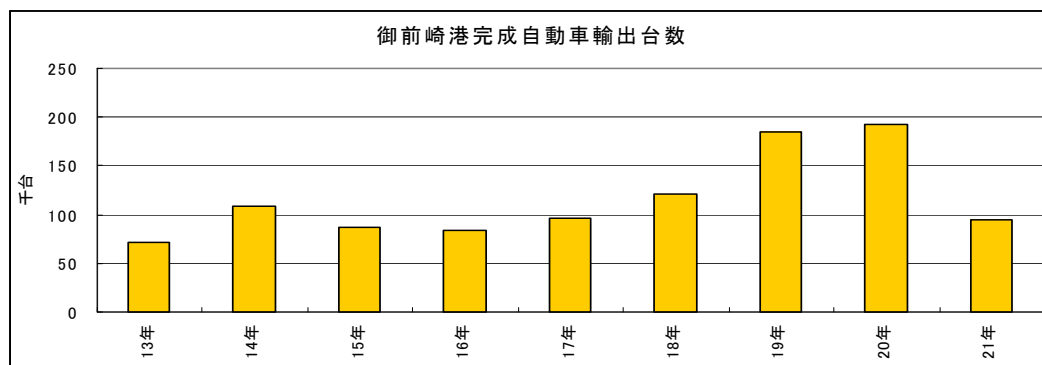
(4) 清水港、御前崎港のコンテナ貨物・定期航路の推移

○清水港及び御前崎港のコンテナ定期航路数は、景気低迷からピーク時より航路数が減少し、清水港が基幹航路を含む計 22 航路、御前崎港が 1 航路である。

区 分	平成10年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
清水港	北米・欧州	6	3	4	5	5	4	6	4
	東南/東南・西アジア	6	8	9	8	8	8	7	7
	韓国・中国・台湾	2	5	8	8	10	11	11	11
	その他	2							
	計	16	16	21	21	23	23	26	23
御前崎港	東南/東南・西アジア			2	2	2	2	1	1
	韓国・中国・台湾				1	2	2		
	計	0	0	2	3	4	4	1	1
県内計	北米・欧州	6	3	4	5	5	4	6	4
	東南/東南・西アジア	6	8	11	10	10	10	10	8
	韓国・中国・台湾	2	5	8	9	10	13	14	11
	その他	2	0	0	0	0	0	0	0
	総数	16	16	23	24	25	27	30	24
コンテナ個数 (TEU)	330,598	467,826	521,259	565,329	617,179	618,147	562,318	424,353	495,825

※H22年のコンテナ個数は速報値

(5) 御前崎港の完成自動車輸出台数の推移



3 外貿コンテナ貨物に関する現状分析

3.1 コンテナ貨物の集荷の現状

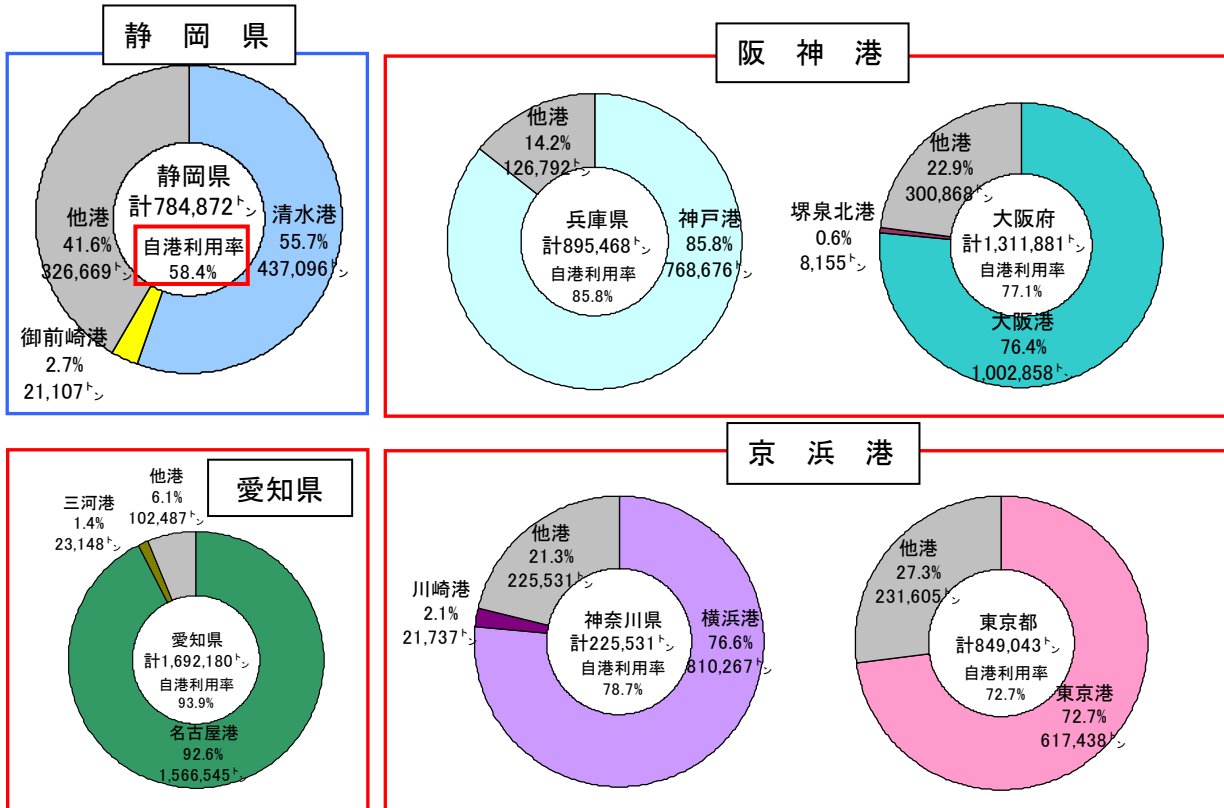
○コンテナ貨物について、県内企業の自県港湾利用率 58.4%は、他の地方港湾の 30%程度と比べ、かなり高い値である。しかし、大規模港湾を抱える都府県（大阪府 77.1%、愛知県 93.9%、東京都 72.7%）の利用率 7 割から見れば、十分とは言い難い状況にある。

○県西部地域の企業は名古屋港に、また、東部地域の企業は横浜港への依存の割合が高い。

○ユーザーは、輸送距離や輸送時間が短い、利用したい定期航路が就航などの理由から利用港湾を選定している。

○静岡県東部では横浜港利用、静岡県西部では名古屋港利用が多く、中でも両港利用は基幹航路よりもむしろアジア向け航路利用の割合が多くなっている。これは、県内企業が、アジア向けの航路・便数の利便性の向上を望んでいることの裏返しと言える。

(1) コンテナ貨物における全国主要県の自港利用率の比較



資料: 平成20年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査
調査期間(平成20年11月1日~30日)の1ヶ月データ

(2) 各県における利用港湾と利用率

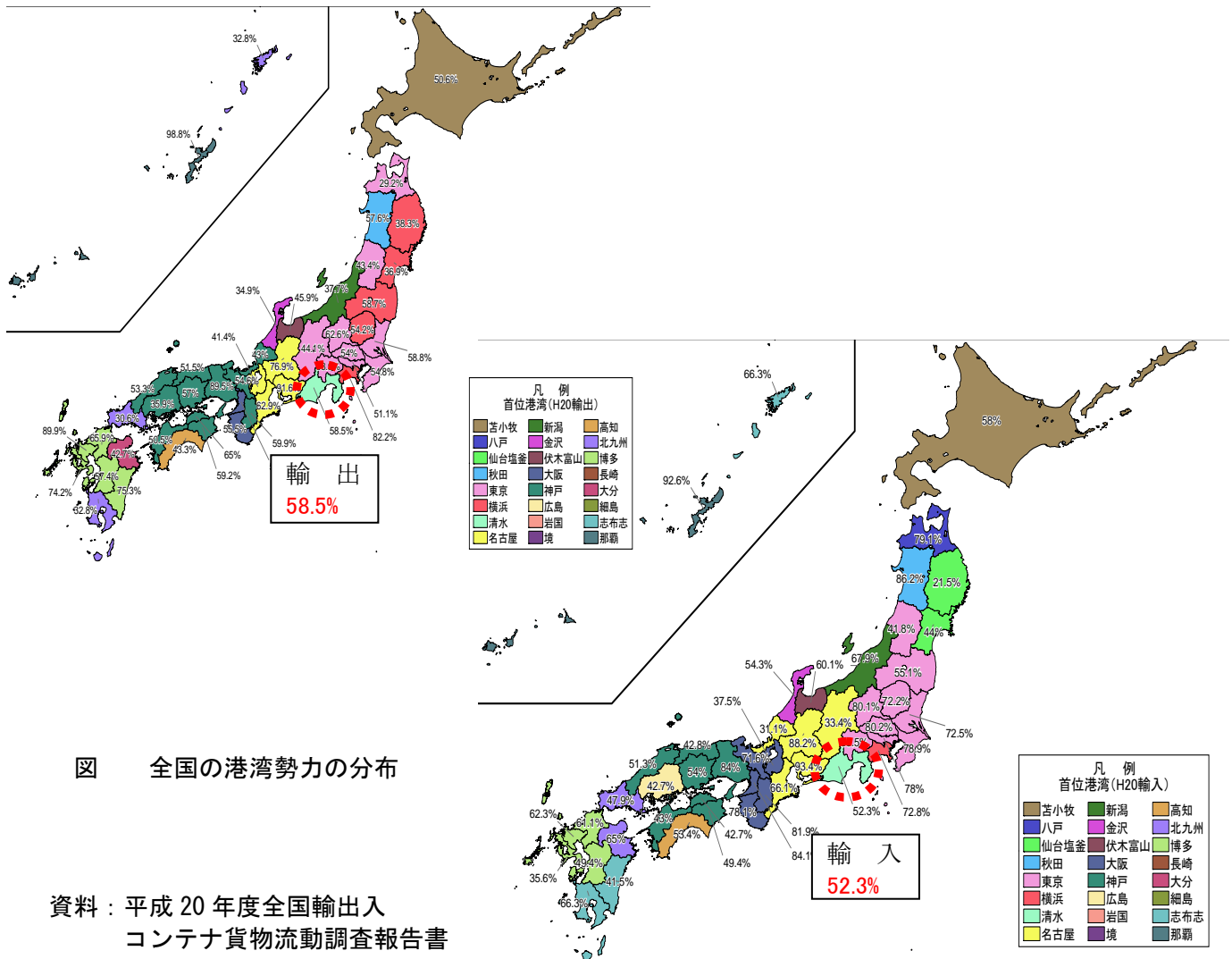
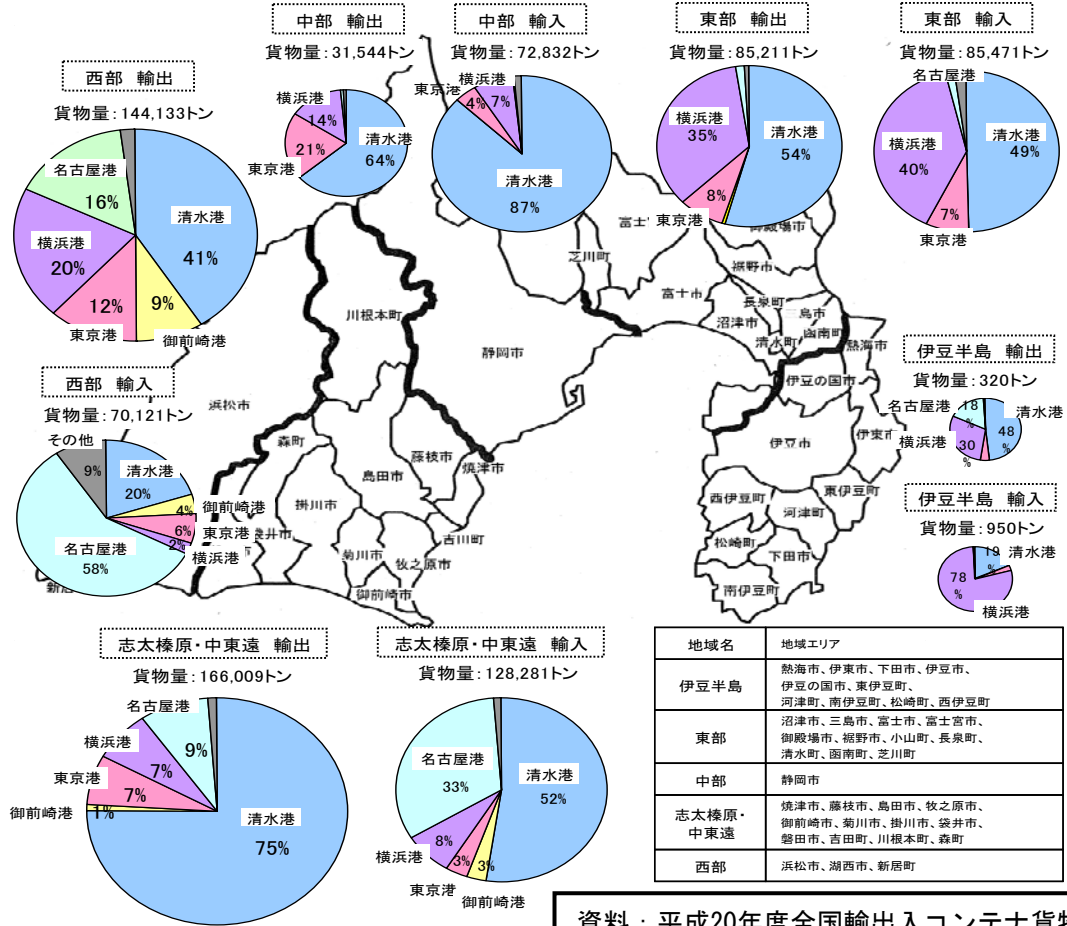


図 全国の港湾勢力の分布

資料：平成20年度全国輸出入
コンテナ貨物流動調査報告書

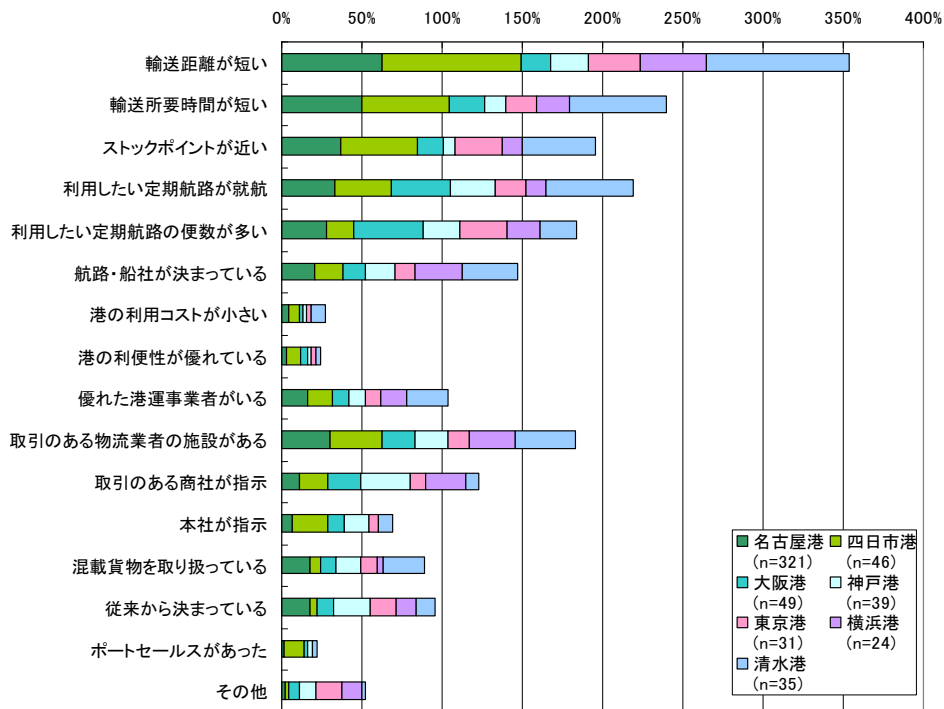
(3) 県内地域別コンテナ貨物の利用港湾の状況



資料：平成20年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査
 調査期間（平成20年11月1日～30日）の1ヶ月

(4) 静岡県コンテナ貨物の他港利用の要因分析

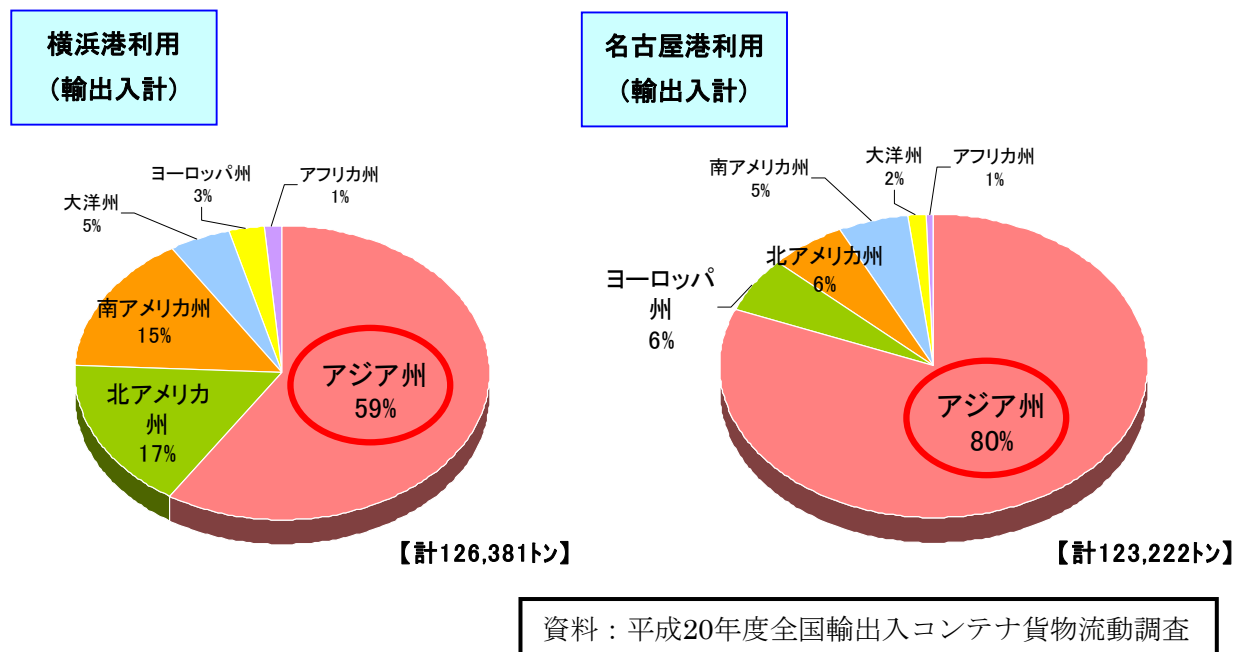
① 港湾の選択理由



出典：平成21年度 特定国際コンテナ埠頭貨物流動効率化検討業務
 国土交通省中部地方整備局港湾空港部

② 横浜港・名古屋港利用の輸出入貨物における仕向国及び原産国

横浜港、名古屋港を利用している県内貨物の多くは、アジア向けである。



3.2 これまでの取り組み

- 平成 17 年度に策定した静岡県港湾物流促進戦略は、東アジア諸港の台頭や、スーパー中枢港湾の指定など、激化する港湾間競争を勝ち抜くため、清水港、御前崎港のコンテナ貨物を対象に、国、県、市、関係民間団体等が連携して当たる、利用促進を図るためのハード、ソフトを合わせた個別戦略プログラムである。
- これまで、県内港湾の利用拡大に向けた集荷対策は、一般貨物の輸送において標準的荷姿となるコンテナ貨物を中心に実施されてきた。
- 一方、大規模地震発生時の逼迫性が叫ばれる中、静岡県でも東海地震や東南海・南海地震発生時には激震域に入ると予想されている。その一方で、地震によっては県域で震度分布が異なる傾向も見られ、この特性を活かして県内 3 港湾が連携や相互補完できる可能性が伺える。
- 現在、危機管理については、3 港以外の地方港湾を含め、ハード・ソフト両面からの対策を順次進めている。

(1) 静岡県港湾物流促進戦略

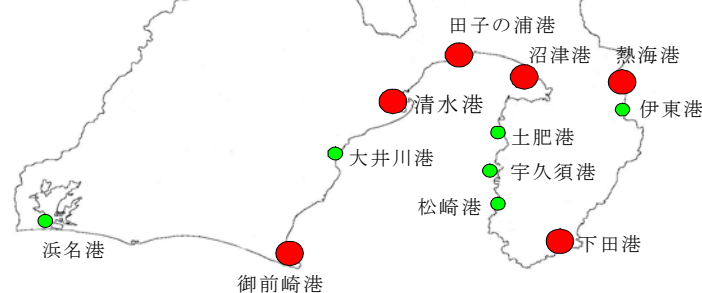
		清水港	御前崎港
■港湾管理者（県）が実施する船社へのインセンティブ			
港湾使用料	入港料	・ 50%減免	・ 50%減免
	岸壁使用料	・ 使用時間が2～8時間未満の場合は、20%減免 ・ 3万総トンを超える場合は、超過分を50%減免	・ 使用時間が2～4時間未満の場合は、30%減免 ・ 使用時間が4～8時間未満の場合は、20%減免
	コンテナ使用料	・ 寄港1回あたりのコンテナ取扱量が500個を超過した場合は、5%減免 ・ 袖師1号機を使用した場合は、20%減免	・ 20%減免 ・ 新規航路の開設の場合、初入港から3ヶ月間は更に20%減免
■地元の市・民間企業が実施する荷主へのインセンティブ			
概要		新規又は県外港から清水港利用に切り替えた荷主/貨物を対象に平成21年度から実施	新規に御前崎港を利用する荷主を対象に平成18年度から実施

※参考：平成23年度より、清水港又は御前崎港において新規に開設又は増便された定期外航コンテナ航路について、入港料及び岸壁使用料を6か月全額免除するインセンティブを実施する予定。

(2) 危機管理

静岡県防災港湾位置図

- 防災拠点港湾
- 防災港湾



港 格	港 名
防災拠点港湾	清水港、田子の浦港、御前崎港、熱海港、下田港、沼津港
防災港湾	伊東港、松崎港、宇久須港、土肥港、大井川港、浜名港

4 港湾を取り巻く情勢変化と港湾行政の最近の動向

4.1 港湾行政の最近の動向

(1) 港湾の選択と集中

- 国は、港湾の選択と集中により、我が国港湾の国際競争力を強化するため、国際コンテナ戦略港湾として、京浜港と阪神港の2港を選定した。
- また、資源・エネルギー・食糧等のバルク貨物の安定的かつ安価な輸送を実現するため、国際バルク戦略港湾の選定を進めている。

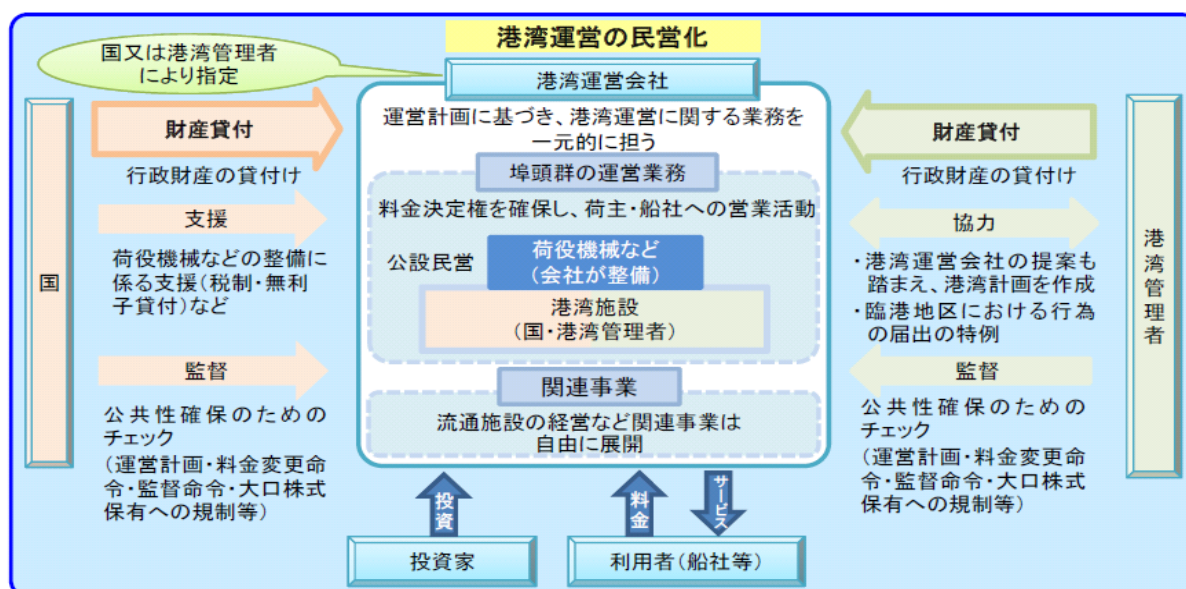
○直轄港湾整備事業の選択と集中を図るため、「新規の直轄港湾整備事業の着手対象とする港湾」として、全国103港の重要港湾から43港を選定し、本県では、御前崎港が選定された。

(2) 民の視点による港湾経営

○国においては、民の視点を活かした質の高い港湾サービスの提供による国際競争力の強化に向け、港湾運営の民営化を進めており、3大湾港においても、埠頭公社の株式会社化等を進めている。

○県内港湾においても、県内産業の競争力を維持するため、3大湾港並みのサービス提供を目指す必要がある。

港湾運営の民営化（港湾法改正（案））



資料：国土交通省資料

5 県内3港の課題の抽出と駿河湾港

5.1 県内3港の課題

各港の課題を抽出すると以下のとおりである。

【課題の整理】

<清水港における課題>

- ① 県内産業の発展・維持のための基幹航路の維持
- ② 空コンテナの横持ち費用による物流コストの上昇
- ③ 需要の高いアジア域内航路の一層の充実
- ④ 外貿コンテナ集荷率（6割）のさらなる向上
- ⑤ バルク輸入拠点港としての機能の充実
（船舶大型化への対応）

<田子の浦港における課題>

- ① 現在整備中の航路・泊地増深の推進（-12m）
- ② バルク輸入拠点港としての機能の充実
（船舶大型化への対応）
- ③ 航路・泊地増深後の拠点性の確保
（木材チップ等）
- ④ 港湾機能保持のための維持浚渫の必要性和土砂処分先の確保

<御前崎港における課題>

- ① 静岡県西部に位置する企業からの貨物誘致
- ② 航路誘致（アジア域内航路）
- ③ 空コンテナの横持ち費用による物流コストの上昇
- ④ 完成自動車の輸出及び内貿ユニットロードの拠点としての機能維持強化

<各港共通の課題>

- ① 御前崎港でのガントリークレーン事故を教訓に災害、事故等の緊急時に、他港と円滑に連携、支援していく体制を構築していく必要がある。
- ② 県内産業の競争力を維持するため、3大湾の港湾並みのコストサービスの提供を実現していく必要がある。
- ③ スピードを重視した輸送や環境対策を重視した輸送など、荷主企業の新たな物流ニーズに関わる要請に対応していく必要がある。
- ④ 産業動向に変化の兆しが見える中で、臨海部の物流拠点という特性を生かしながら、県内に新たな産業を生み出す担い手の役目を負うことも念頭にしておく必要がある。

5.2 駿河湾港の考え方とイメージ

(1) 駿河湾港の必要性

県内港湾の課題に対する取組を進めていく上で、以下の理由により、駿河湾港として一体的に取組む必要があると判断した。

- 各港の課題には、共通の施策として、一体的に取り組まなければならないものや、共通の要素を含んでおり、他港若しくは3港が連携しながら取り組んだ方が、効果的なものも多く存在する。そのため、3港が機能分担や相互補完をしながら、一体となって対応していくことで、無駄を省きつつ、効果的に課題解決に当たることができる。
- 港湾の国際競争が激化し、スーパー中枢港湾などの湾港化への取組みが進む中、県内港湾が個別で荷主、船社等に、航路誘致、集荷等の働き掛けを行っても、港の規模のイメージやインパクトの低下で、本来のポテンシャルを十分伝えることが困難となりつつある。このため、3港が一体となることで、内外へのPRを効果的に進めることができる。
- 港内の各港が、東部、中部、西部に位置し、背後の土地利用や立地産業等において、異なった特色や多くの特性を有していることから、荷主、船社等への働き掛けにおいて、利用者のニーズにマッチした条件を出し易くなるメリットも考えられる。

(2) 駿河湾港のねらい

駿河湾港は、古くから背後圏の物流ニーズに対応し、発展してきた港湾である。これは清水港が、お茶の海外輸出から始まり、国際貿易港として発展してきたことにも象徴されるとおりである。そして、今もなお、背後圏立地企業の原材料輸入や製品輸出、さらにはコンテナ化に対応しながら成長し続けている。

このため、地域に根ざし、地域と共に発展してきた駿河湾港は、東京湾や伊勢湾などのような広域集荷の商港とは異なり、これらの港に次ぐ高さを示すコンテナ貨物の自港利用率^{※1}が、県内企業の県内港湾への依存度の現れとなっている。

よって、駿河湾港のねらいは、県内経済の発展、県民生活の充実のため、背後企業の物流ニーズに湾として一体的に対応し、港湾サービスを向上させることで、本県物流の自港利用率を更に高め、県内産業の国際競争力を強化することにある。

(※1 自港利用率：県内貨物の県内港湾利用率)

(3) 駿河湾港の考え方

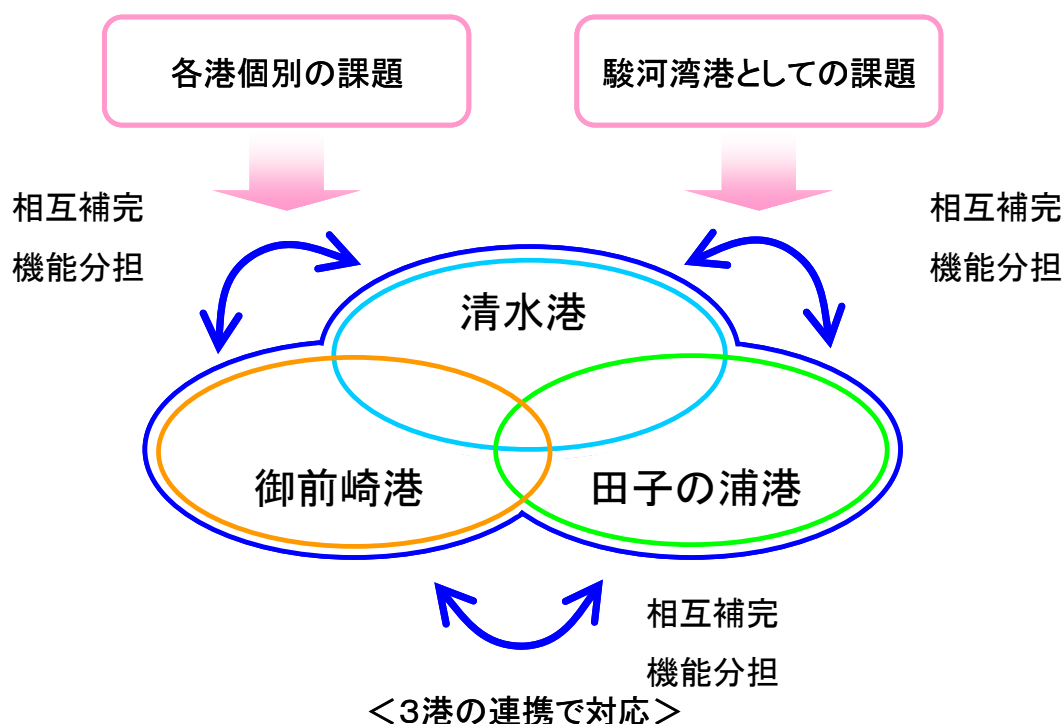
駿河湾港の考え方

○県内の主要3港を「駿河湾港」として一体的かつ広域的視点で捉えた整備・運営を推進していくことで、3港の持つ課題の解決に効果的に対応し、県内経済の発展、県民生活の充実に資する物流拠点を構築していく。

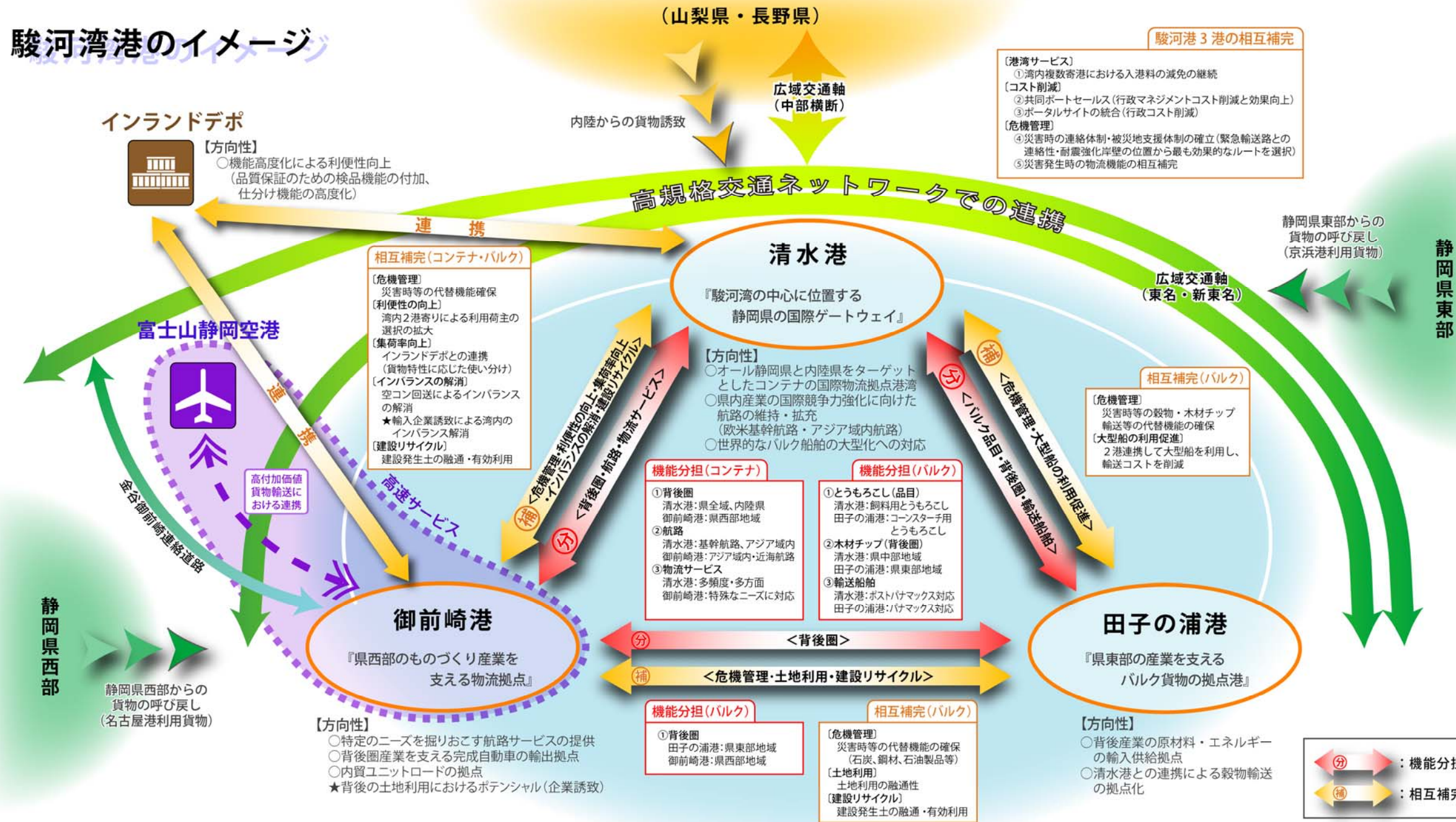
- ・京浜港や阪神港が連携施策として大きく打ち出している一港化は、駿河湾では既に一部実現済である（複数港寄港の場合の入港料減免）。
- ・また、連携協議会や組織的対応も駿河湾港の場合、3港とも静岡県を港湾管理者とするため必要ない。
- ・駿河湾港は、3港の連携を更に深め、現状の各港の課題解決や、背後圏荷主への一層のサービス向上により、本県物流の自港利用率を更に高め、県民生活・経済を支える物流拠点を目指す。

<駿河湾港の姿>

『駿河湾港として3港が連携し、県民生活・
経済を支える物流拠点を目指す。』

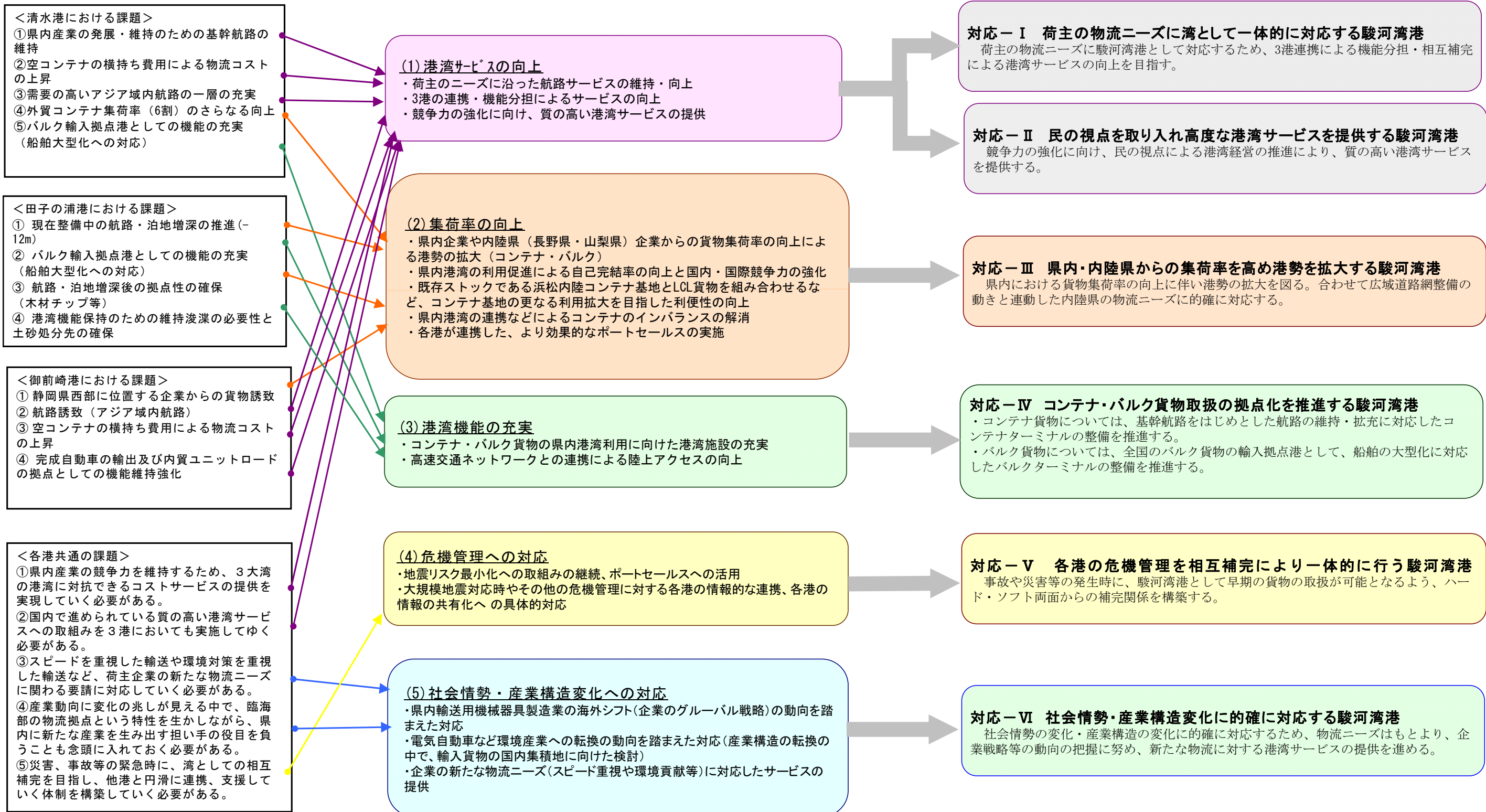


駿河湾港のイメージ



- 駿河湾港として一体化するメリット**
- 【緊急時の補完体制の確保による貨物流出の回避】**
 - 各港湾の機能やサービス水準の向上により、ある1港が機能できない状態の場合も湾内で補完可能（他港への貨物流出を回避可能）
 - 【機能拡充による集荷率の向上】**
 - 現在、岸壁の新設や増深改良、荷役機械の増強などを進めている清水港「新興津国際海上コンテナターミナル（-15m×2バース）」、田子の浦港「中央地区多目的国際ターミナル（-12m×2バース）」、御前崎港「女岩地区多目的国際ターミナル（-14m×1バース）」の施設整備が整うことで、これらコンテナ、バルクターミナル機能が向上し、集荷の拡大が期待できる。
 - ※各港の機能向上⇒集荷拡大⇒近接する他港の認知度が更に向上⇒集荷拡大⇒貨物の増大に対応した機能向上⇒更なる集荷の拡大という正のスパイラル化を推進する。
 - 【物流サービスの向上】**
 - 清水・御前崎がそれぞれの優位性を活かしたコンテナ航路サービスを提供することで、荷主の利便性を確保しつつ、選択範囲を広げ、効率的な運営を推進する。
 - 清水港と田子の浦港が連携することで、トウモロコシをはじめとする穀物やチップなどのバルク貨物輸送における船舶の大型化を促し、輸送コストの削減を推進する。（国際バルク戦略港湾の実現）
 - NACCSによる湾内のワンストップサービスを拡大するとともに、これと連動した貨物のリアルタイム追跡システムなどの情報分野において先進的な取組が進みつつある。
 - 【行政マネジメントコストの削減】**
 - 共同ポートセールスやポータルサイトの統合等によってより効果的なポートセールスにつながると共に行政マネジメントコストの削減が期待できる。
 - 維持管理に必要となる備品の共有化や資材共同調達の推進など。

6 駿河湾港の課題の整理とそれに対する対応



7 駿河湾港の将来像の実現に向けた施策の方向性

【対応Ⅰ】 荷主の物流ニーズに湾として一体的に対応する駿河湾港

荷主の物流ニーズに駿河湾港として対応するため、3港連携による機能分担・相互補完による港湾サービスの向上を目指す。

(1) 具体的な施策の主な方向性

- ・ 港湾利用コストの負担軽減により、3大湾港並の物流コストの実現を目指す。
- ・ 3港の機能分担を踏まえつつ、県内産業の発展・維持のため、荷主物流ニーズに的確に対応した航路の維持・拡充を図る。

【短期的に取り組む主な施策】

- ① 荷主への個別ヒアリングによる物流ニーズの把握
- ② 基幹航路の維持に効果のあるインセンティブの維持及び拡充（清水港）
- ③ 中国をはじめとした経済発展が著しいアジア域内諸国の成長を取り込めるよう、潜在貨物需要に応じたアジア域内航路の拡充に効果のあるインセンティブの維持及び拡充（清水港・御前崎港）
- ④ 湾内複数寄港における入港料の減免の継続
- ⑤ ポータルサイトの共同化による港湾利用者の利便性の向上
- ⑥ バルク輸入拠点港として、船舶の大型化を推進し、輸送コストの低減を実現（清水港・田子の浦港）
- ⑦ 完成自動車の輸出及び内貿ユニットロードの拠点としての維持・強化（御前崎港）

【中期的に取り組む主な施策】

- ① 南米航路、ローカルポートとの航路など、特定のニーズを掘りおこす希少航路サービスの誘致に効果的な活動の実施、インセンティブの検討（御前崎港）
- ② 港湾利用者の利便性の向上に資する港湾物流システムの開発・充実

【対応Ⅱ】 民の視点を取り入れ高度な港湾サービスを提供する駿河湾港

競争力の強化に向け、民の視点による港湾経営の推進により、質の高い港湾サービスの提供を目指す。

(1) 具体的な施策の主な方向性

港湾利用者のニーズに柔軟かつ迅速に対応し、質の高い港湾サービスの提供するため、駿河湾港各港の実情に合わせ、管理責任の一元化、利用料金の弾力化、港湾運営とポートセールスの一体化を段階的に進めながら、管理・運営から荷役までを一貫して実施する経営形態の実現を目指す。

【短期的・中期的に取り組むべき施策】

- ① 港湾関係者の理解や協力を得た上で、荷さばき地や県所有の荷役機械における管理責任の一元化及び利用料金の弾力化を実現
- ② 更なる利用促進を図るため、港湾運営とポートセールスの一体化の実現に向け、民間の環境整備に対して支援

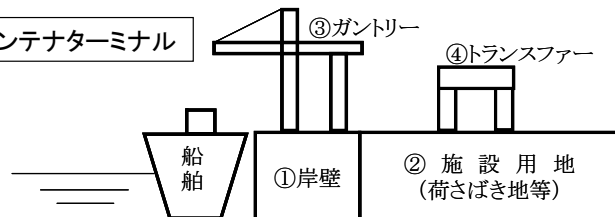
【長期的に取り組むべき施策】

- ① 制度改正の動向を注視するとともに、民の視点による港湾経営の検証結果などを踏まえ、管理・運営から荷役までを一貫して実施する経営形態を実現

管理運営から荷役までを一貫して実施する経営形態を目指す範囲

民の視点による港湾経営のあり方

例)コンテナターミナル



- : 現在委託している範囲
- - - : 管理責任の一元化、利用料金の弾力化を目指す範囲
- - - : 港湾運営とポートセールスの一体化を目指す範囲
- ⋯ : 管理・運営から荷役までを一貫して実施する経営形態を目指す範囲

	所有・大規模修繕	管理			営業	使用
		メンテ	許認可	料金設定		
①岸壁	国	県	県	県	ポートセールス 実行委員会 (県・地元市・ 3セク・その他 民間業者(海 貨業者等)で 構成)	船社
	県	県	県	県		船社
②荷さばき地	県	県※1	県	県	ポートセールス 実行委員会 (県・地元市・ 3セク・その他 民間業者(海 貨業者等)で 構成)	荷役業者
荷役機械	③ガントリークレーン	県※2	県	県		荷役業者
④トランスファー	荷役業者	荷役業者	荷役業者	荷役業者		荷役業者

※1 県から使用許可を受けた第3セクターの埠頭会社が、日常点検を実施
 ※2 県から製造メーカーへ委託

【対応Ⅲ】 県内・内陸県からの集荷率を高め港勢を拡大する駿河湾港

県内における貨物集荷率の向上に伴い港勢の拡大を図る。合わせて広域道路網整備の動きと連動した内陸県の物流ニーズに的確に対応する。

(1) 具体的な施策の方向性

- ・ 荷主の物流ニーズを的確に把握し、ニーズに合った施策を構築していく。
- ・ インバランスの解消により、物流コストの縮減を図り、県内の港湾を利用する形態に誘導する。
- ・ 広域道路網整備を活用した新たな輸入貨物の創出を図る。

【短期的に取り組む主な施策】

- ① 荷主への個別ヒアリングによる物流ニーズの把握
- ② 荷主のニーズを踏まえた静岡県港湾物流促進戦略の見直し
- ③ 地元市、民間など関係機関との連携によるポートセールスの推進
- ④ 駿河湾港におけるポートセールスの共同化
- ⑤ インバランスの解消に向けた輸入の拡大やスムーズな空コンテナの調達のための仕組みづくり
- ⑥ 浜松内陸コンテナ基地の機能向上策の検討

【中期的に取り組む主な施策】

- ① 駿河湾港としての連携によるコンテナのインバランスの解消
- ② 中部横断自動車道など地域ポテンシャルを活かしたインランドデポの誘致の検討

【長期的に取り組む主な施策】

- ① 背後圏の産業構造の変化や、新たな物流に対する港湾サービスの提供
- ② 高付加価値貨物輸送における空港等との連携の検討

【対応Ⅳ】コンテナ・バルク貨物取扱の拠点化を推進する駿河湾港

- ・コンテナ貨物については、基幹航路をはじめとした航路の維持・拡充に対応したコンテナターミナルの整備を推進する。
- ・バルク貨物については、全国のバルク貨物の輸入拠点港として、船舶の大型化に対応したバルクターミナルの整備を推進する。

(1) 具体的な施策の方向性

- ・コンテナ貨物については、港湾機能拡充のため大型船に対応した岸壁や荷役機械などの整備を図るとともに、コンテナターミナルへのアクセス性の向上や臨海部ロジスティック・ハブの形成等を促進する。
- ・バルク貨物については、輸入拠点港として、船舶の大型化に対応した、岸壁、泊地等の整備を進める。

【短期的に取り組む主な施策】

- ① 清水港新興津第2バースの整備とコンテナターミナル機能の拡充
- ② 田子の浦港のバルク貨物船の大型化に対応した増深改良
- ③ 御前崎港コンテナターミナル機能の拡充
- ④ 清水港と田子の浦港の連携によるバルク拠点港の形成
(パナマックス型貨物船対応)
- ⑤ 建設発生土の融通・有効活用(～中期)

【中期的に取り組む主な施策】

- ① 清水港新興津コンテナターミナルに整備進捗に合わせた臨海部ロジスティック・ハブの形成
- ② 取扱貨物量の増大に応じた御前崎港第2バース整備
- ③ 清水港におけるバルク貨物船の更なる大型化への対応
(ポストパナマックス型貨物船対応)
- ④ 建設発生土の融通・有効活用(再掲)

【長期的に取り組む主な施策】

- ① 清水港新興津連続4バース(埠頭間埋立)の検討
- ② 新興津地区への国1バイパス第二オフランプの検討

【対応Ⅴ】相互補完により各港の危機管理を行う駿河湾港

事故や災害等の発生時に、駿河湾港として早期の貨物の取扱が可能となるよう、ハード・ソフト両面からの補完関係を構築する。

(1) 具体的な施策の方向性

各港における行動計画の策定、情報連携の体制づくりなど、3港の連携方策の検討を進める。

なお、発生頻度が低いものの、発生が近いと懸念されている東海地震に対する津波対策については、平成23年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震による被害と対応についての検証に基づき、今後大規模・広域災害に備えるための対策課題を検討していく。

【短期的に取り組むべき施策】

- ① 故障・事故
 - 【事前の対応】
 - ア) 各港の施設利用状況の情報連絡体制の整備
 - イ) 復旧に必要な予備品の備蓄(流通備蓄の検討)
 - ウ) 事故調査部会(仮称)の設置準備
 - 【事後の対応】
 - ア) 情報収集・連絡体制の整備
 - イ) 復旧計画の策定・実施
 - ウ) 故障原因の究明、対策の検討
- ② 疫病・病原菌
 - 【事前の対応】
 - ア) 円滑な港湾関係事務の確保
 - 【事後の対応】
 - ア) 感染拡大の防止
- ③ 高潮・台風
 - 【事前の対応】
 - ア) 港湾・海岸施設の防災機能強化
 - イ) 高潮・台風時の対応策の充実
 - 【事後の対応】
 - ア) パトロールの実施
 - イ) 迅速な復旧作業への取組
- ④ 地震・津波
 - 【事前の対応】
 - ア) 港湾・海岸施設の耐震機能強化
 - イ) 地震・津波時の対応策の充実
 - ウ) 復旧に必要な予備品の備蓄(流通備蓄の検討)
 - 【事後の対応】
 - ア) 緊急輸送ルート確保
 - イ) 港湾機能の早期回復

⑤ 有事（テロ対策）

【事前の対応】

- ア) 保安規程の整備
- イ) 保安規程の履行

【事後の対応】

- ア) 緊急事態の対処

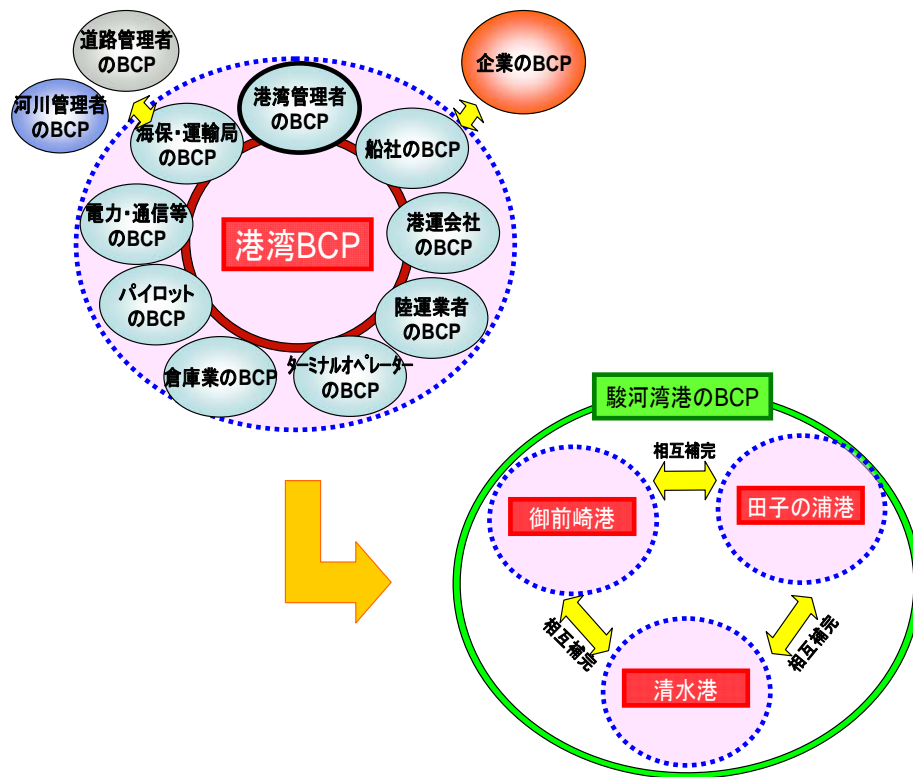
⑥ 港湾 BCP の策定

- ア) 関係者の体制整備による BCP の実効性の確保
- イ) 清水港、田子の浦港、御前崎港の港湾 BCP の策定

【中・長期的に取り組むべき施策】

- ① 清水港、田子の浦港、御前崎港 3 港連携した BCP の策定
・様々な災害規模に応じた対策の整理
- ② 巨大災害を想定した港湾施設の防護対策の充実

個別港湾の B C P の策定イメージ（短期）



3 港が連携した B C P の策定イメージ（中長期）

【対応VI】社会情勢・産業構造変化に的確に対応する駿河湾港

社会情勢の変化・産業構造の変化に的確に対応するため、物流ニーズはもとより、企業戦略等の動向の把握に努め、新たな物流に対する港湾サービスの提供を進める。

(1) 具体的な施策の方向性

荷主に対するこまめな調査の実施により、物流ニーズはもとより、企業戦略の動向等の継続的な把握を行い、すばやく社会情勢、産業構造の変化を察知し、的確に対応することで背後圏産業を支援する港湾としての役割を果たす。

【短期的に取り組むべき施策】

- ① 物流の変化・方向性を見極めに向けた調査分析
- ② 各港及び背後地の輸入貨物集積地としてのポテンシャルの検討

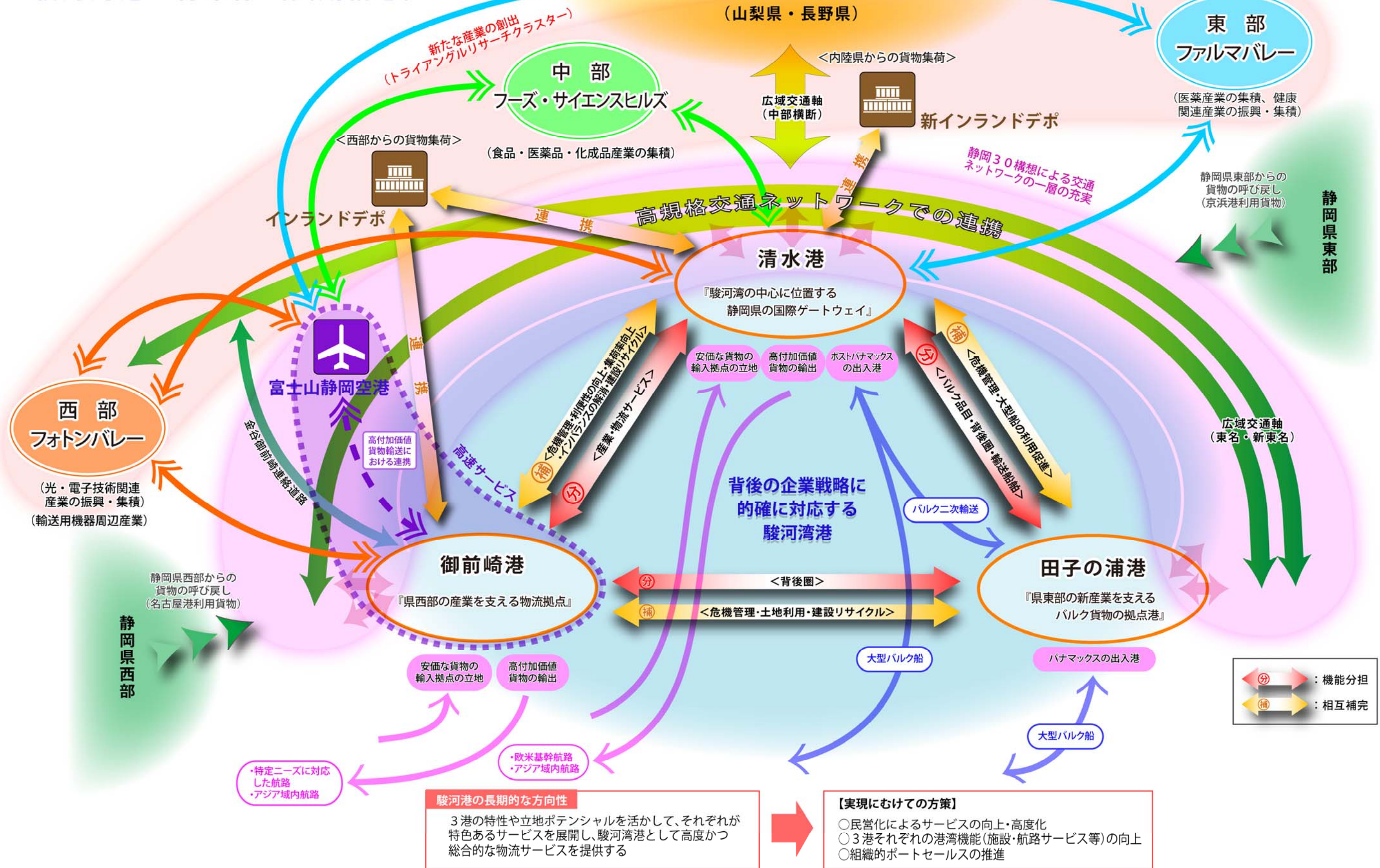
【中期的に取り組むべき施策】

- ① 流通加工拠点として臨海部用地の提供、合わせて内陸部用地の検討
- ② 背後圏の産業構造の変化や、新たな物流に対する港湾サービスの提供
- ③ 産業政策と連動した輸入型産業の誘致の検討

【長期的に取り組むべき施策】

- ① 背後圏の産業構造の変化や、新たな物流に対する港湾サービスの提供

駿河湾港の将来像（長期構想）



8 今後の展開に向けて

アクションプラン策定後は、速やかに行動に移すこととするが、今回策定したアクションプランは施策が多岐にわたり関係機関との協議や調整も必要となることからより詳細な行動計画の策定が必要となる。

また、駿河湾港という新しい概念のもと策定したプランであるため、スケールメリットを活かすとともに行政マネジメントコストの削減を含めて効率的・効果的な施策の実施が必要である。

このアクションプランの策定に引き続き、来年度から港湾物流に関連する計画「ふじのくに戦略物流ビジョン（案）」、静岡県港湾物流促進戦略（見直し）、3港の港湾計画改訂の策定が、順次進められていく。今後、この関連する計画と総合的な物流の促進を調整の中で、県内産業の発展と県民生活の充実を考えた具体的な目標を設定していく。

また、アクションプラン策定後も引き続き実現にむけ、具体的なPDCAサイクルによる進行管理を進め、確実な行動と成果を目指すため、必要に応じてアクションプランの見直しを行っていく。

PCDAによるスケジュールの進行管理

	平成 22年	平成 23年	平成 24年	平成 25年	平成 26年	平成 27年	平成 28年	平成 29年	平成 30年	平成 31年	平成 32年以降
駿河湾港アクションプラン	策定										
進行管理(PDCAの実施)				●	●	●	●	●	●	●	●
ふじのくに戦略物流ビジョン(案)											
静岡県港湾物流促進戦略(見直し)											
港湾計画改訂(3港)			清水	田子の浦港 御前崎港							