

清水港港湾計画資料(案)

— 一部変更 —

平成29年9月

清水港港湾管理者

静岡県

目 次

1	変更理由	1
2	港湾施設の規模及び配置に関する資料	2
2-1	公共埠頭計画及び旅客船埠頭計画	2
2-2	水域施設計画	5
3	土地造成及び土地利用計画に関する資料	8
3-1	土地利用計画の変更	8
3-2	土地利用計画	9
4	その他重要事項に関する資料	10
4-1	国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設…	10
4-2	大規模地震対策施設計画	11
5	環境の保全に関する資料	12
5-1	環境への影響と評価	12
6	その他の資料	13
6-1	静岡県地方港湾審議会委員名簿	13

1 変更理由

クルーズ需要の増大に対応するとともに、外内貿貨物の輸送効率化を図るため、日の出地区において、公共埠頭計画、旅客船埠頭計画、水域施設計画及び土地利用計画を変更する。

2 港湾施設の規模及び配置に関する資料

2-1 公共埠頭計画及び旅客船埠頭計画

(1) 計画変更の必要性

近年、世界的なクルーズ人気の高まりや富士山の世界遺産登録などを契機に、清水港へのクルーズ船の寄港は急増している。また、アジア市場に投入されるクルーズ船は急速に大型化しており、今後、20万トンを超える大型クルーズ船が、清水港などの国内主要港へ数多く寄港するケースが見込まれる。

このような中、清水港においては、「連携するクルーズ船社（ゲンティン香港）が運営するクルーズラインの母港化」と「北東アジアクルーズの東日本における拠点化」を目指し、国土交通省港湾局が募集した「官民連携による国際クルーズ拠点形成計画書（目論見）」へ応募、平成29年1月には「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾に選定され、また、同年7月には港湾法に基づく「国際旅客船拠点形成港湾」として指定されている。

清水港日の出地区においては、世界最大級の大型クルーズ船の受入や15万GT級クルーズ船の2隻同時接岸等、様々なニーズへの対応を可能とし、クルーズ寄港の「お断りゼロ」を目指すため、日の出4・5号岸壁を旅客船専用岸壁とする。

一方、日の出4・5号岸壁で取扱っている外貿パルプ（3万DWT貨物船）については、荷役岸壁と保管施設間での横持ち輸送などによる非効率な物流を回避し、取扱いの効率化を図るため、日の出1～3号岸壁を増深し、当該岸壁で取扱えるようにする。

(2) 岸壁諸元の設定根拠

連携するクルーズ船社が所有するクルーズ船や世界最大級のクルーズ船など現行クルーズ船へ対応するとともに、外貿パルプ船の入港にも対応するため、岸壁諸元の根拠となる対象船型を以下のとおりとする。

表2-1-1 対象船舶の諸元

対象船舶	船舶諸元			バース規格 設定根拠
	船長	型幅	満載喫水	
15万GT級旅客船※1	330.0m	38.4m	8.5m	日の出新1号岸壁延長
3万DWT級一般貨物船	182.0m	28.3m	10.5m	日の出新1号岸壁水深
15万GT級旅客船	335.0m	40.0m	8.8m	日の出新2号岸壁延長
15万GT級旅客船	345.0m	41.0m	10.3m	日の出新2号岸壁水深
22万GT級旅客船	361.0m	47.0m	9.3m	日の出新1・2号岸壁 連続使用※2

※1：大型クルーズ船の同時寄港に対応するため、連携船社以外で寄港が想定される船社の15万GT級旅客船を対象とする。

※2：日の出新1・2号岸壁を連続バースとして世界最大級の22万GT級旅客船を受け入れる他、クルーズ船2隻（7万GT級、5万GT級）と3万DWT級貨物船の3隻同時接岸等、貨客併用岸壁を活用した連続バースとして、柔軟な受け入れ体制を確保する。

(3) 今回計画する公共埠頭及び旅客船埠頭の規模及び配置

今回計画する公共埠頭及び旅客船埠頭の規模及び配置は次のとおりである。

既設の日の出新2号岸壁（旧日の出4・5号岸壁）は、大型旅客船を優先的に受け入れる旅客船専用埠頭としての利用に変更する。また、隣接する日の出新1号岸壁（旧日の出1～3号岸壁）は、大型旅客船と外貿一般貨物船の双方に対応する貨客併用埠頭としての利用とし、15万GT級の大型旅客船の2隻同時接岸への対応を図る。さらに、22万GT級クラスの大型旅客船の入港については、日の出新1・2号岸壁を連続バースとして活用し対応を図る。

表2-1-2 今回計画する公共埠頭及び旅客船埠頭の規模及び配置

地区名	施設名	規模	計画種類	施設の規模及び配置の考え方
日の出	日の出新2号岸壁(仮称) ※略号:HS2	水深12m、延長410m 1バース(旅客船用)	既設の変更計画	入港が見込まれる大型旅客船及び外貿パルプ船の船型に対応した岸壁及び埠頭用地の規模・配置へ変更する。
	埠頭用地	面積1.9ha (旅客施設用地)	既設の変更計画	
	日の出新1号岸壁(仮称) ※略号:HS1	水深12m、延長410m 1バース(貨客併用) (うち70m既設)	既設の変更計画 (増深)	
	埠頭用地	面積3.7ha (荷捌き・保管施設用地)	既設	

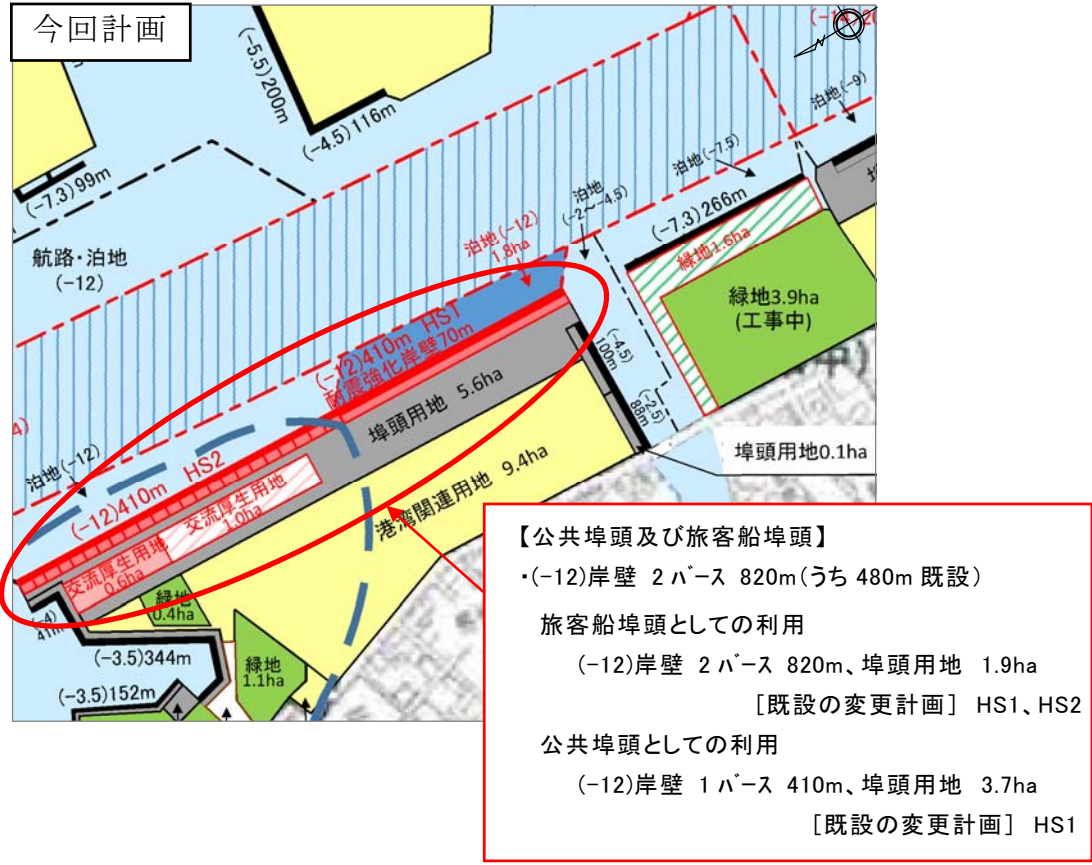
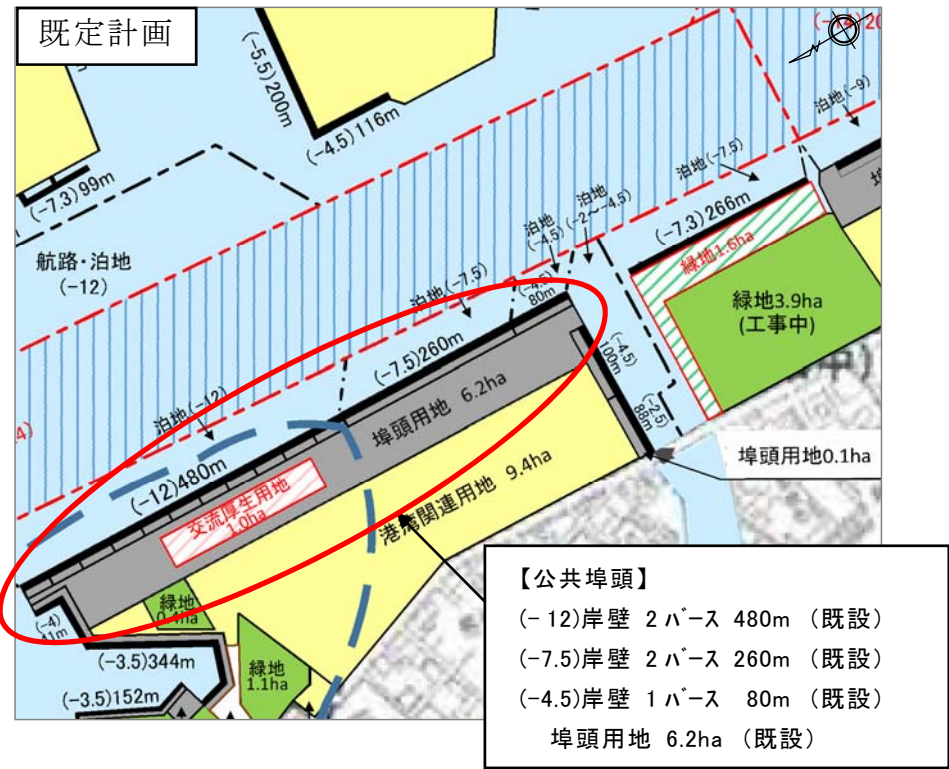


図2-1-1 今回計画する公共埠頭及び旅客船埠頭計画の位置図

2-2 水域施設計画

(1) 泊地計画

① 計画変更の必要性

クルーズ需要の増大に対応するとともに、外内貿貨物の輸送効率化を図るため、公共埠頭計画及び旅客船埠頭計画に伴い、水域施設計画を変更する。

② 泊地の規模及び配置

今回計画する泊地の規模及び配置は次のとおりである。

表2-2-1 今回計画する泊地の規模及び配置

地区名	水深	面積	計画種類	規模及び配置の考え方
日の出	-12m	1.8ha	既設の変更計画	対象船舶の停泊に必要な面積を岸壁前面に確保する。



図2-2-1 今回計画する泊地の位置図

(2) 操船例図

今回計画する公共埠頭及び旅客船埠頭に係る操船例図は、次のとおりである。

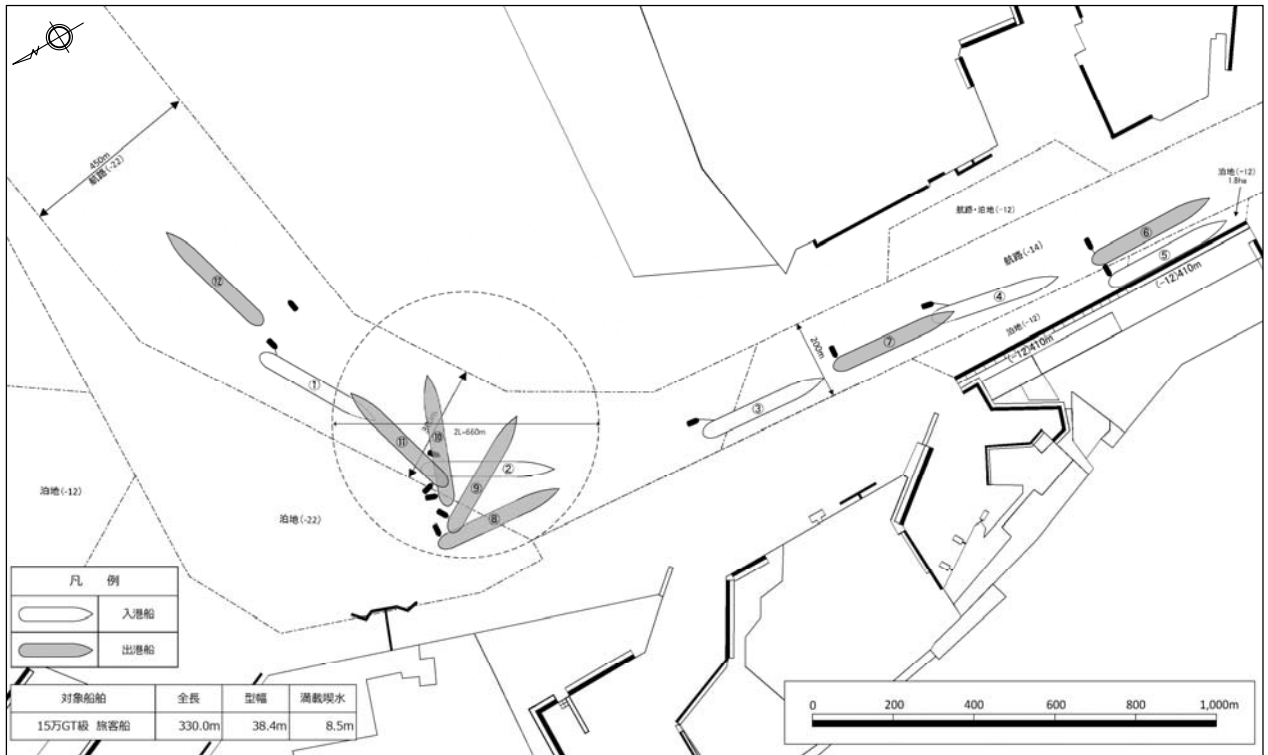


図2-2-2 日の出新1号岸壁 操船例図(15万GT級旅客船)

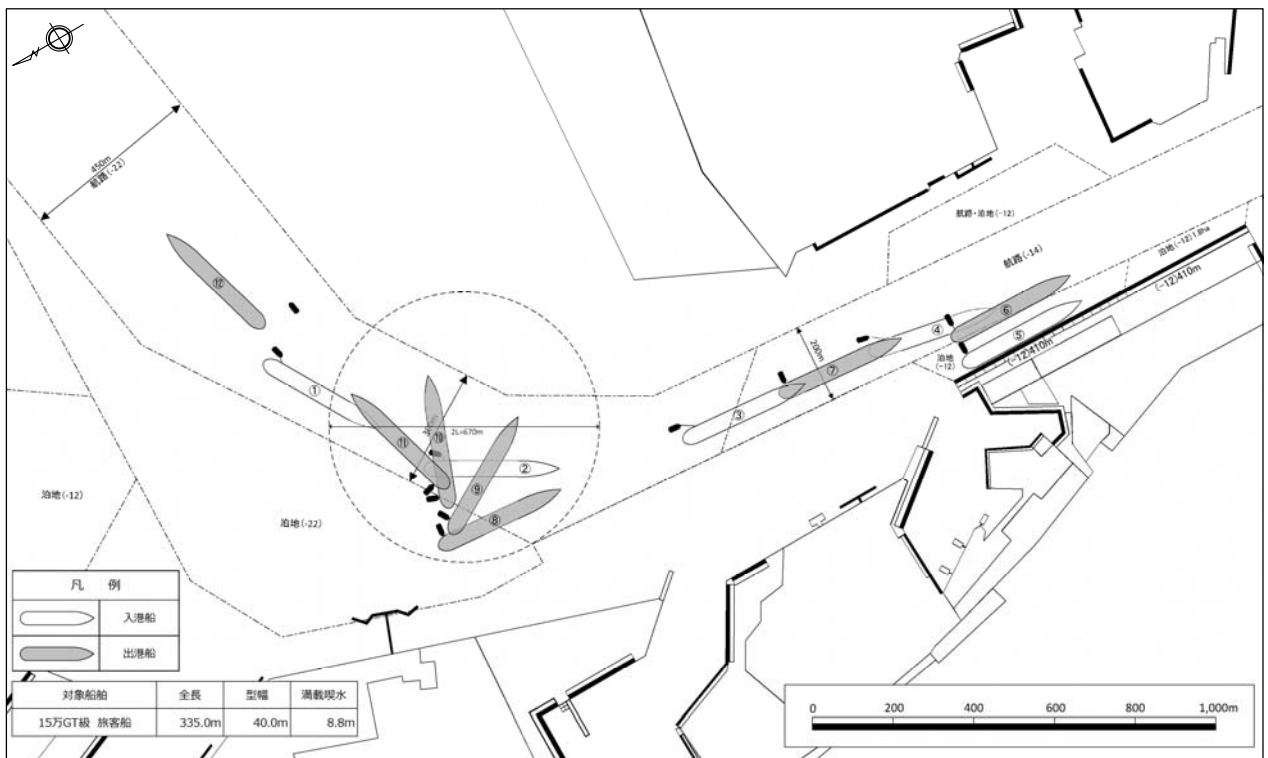


図2-2-3 日の出新2号岸壁 操船例図(15万GT級旅客船)

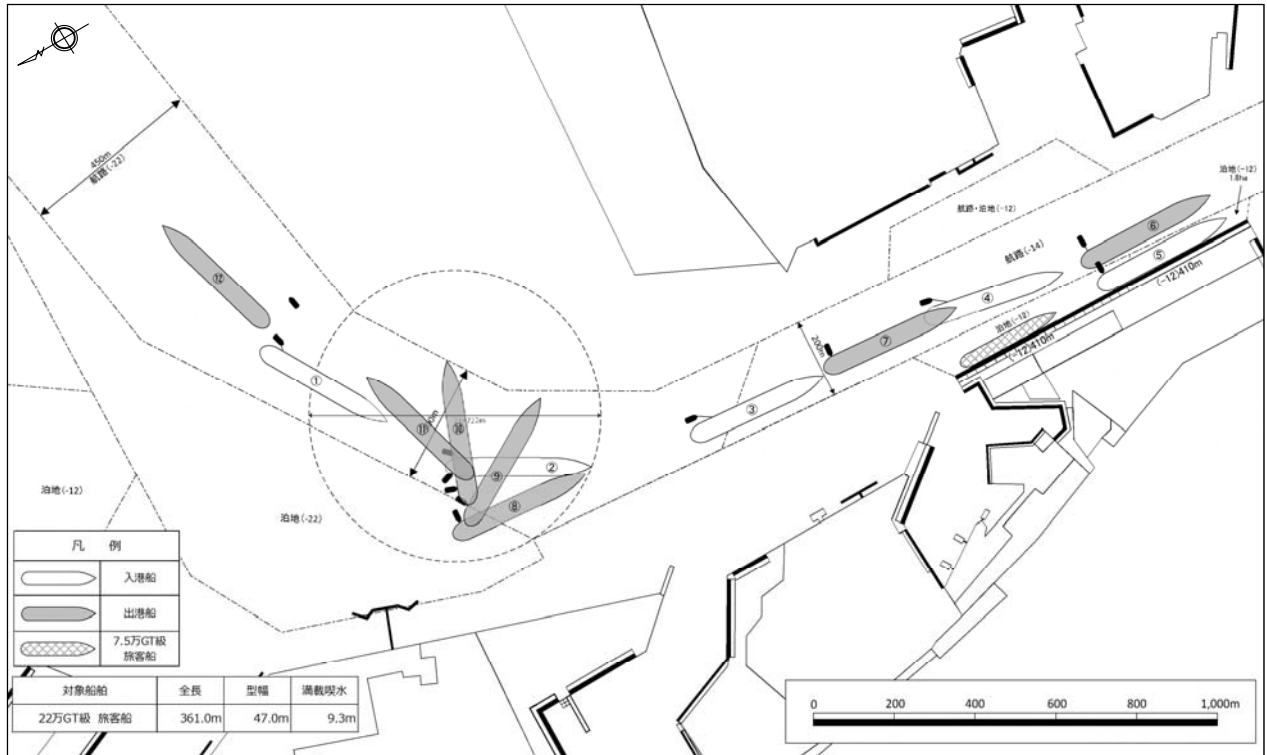


図2-2-4 日の出新1・2号岸壁 操船例図(22万GT級旅客船)

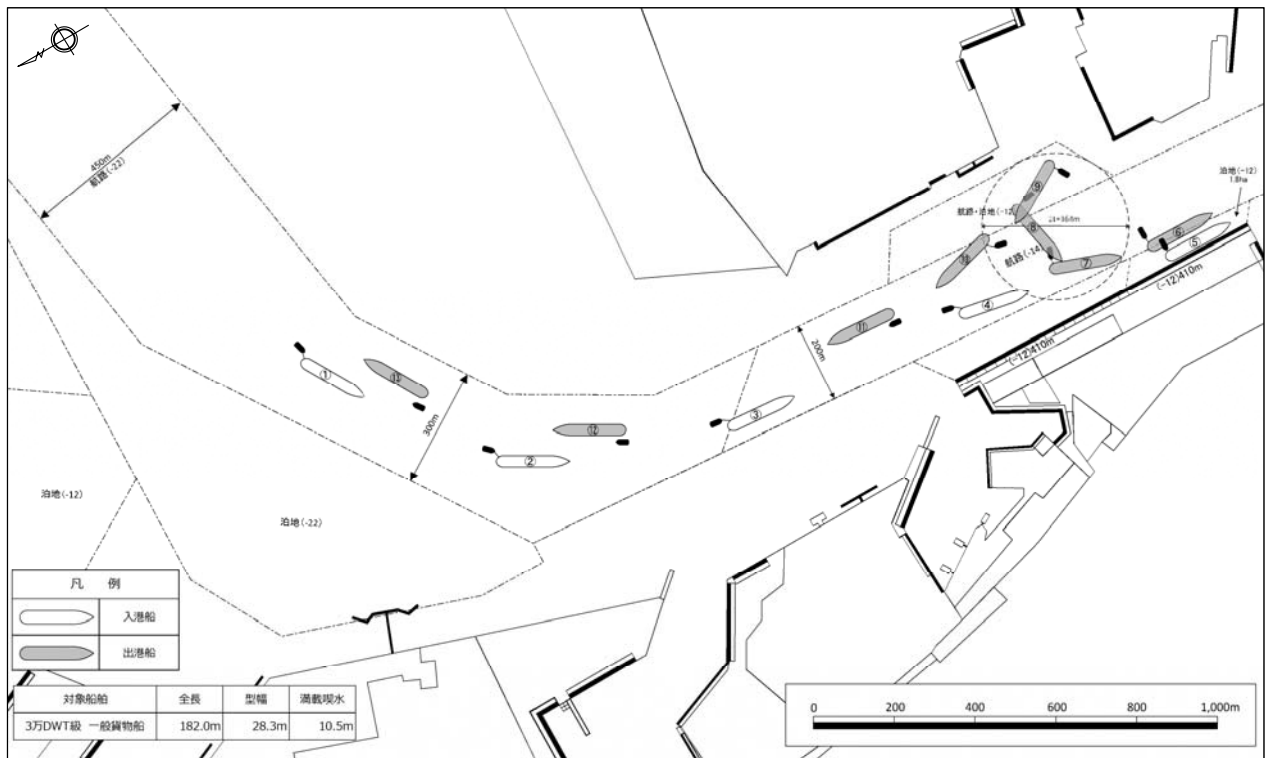


図2-2-5 日の出新1号岸壁 操船例図(3万DWT級一般貨物船)

3 土地造成及び土地利用計画に関する資料

港湾施設の計画に対応するとともに、港湾機能の調和を図るため、土地利用計画を次のとおり変更する。

3-1 土地利用計画の変更

(1) 土地の造成に係らない土地利用の区分別面積と変更理由

土地の造成に係らない土地利用の区分別面積と変更の理由は、次のとおりである。

表3-1-1 土地の造成に係らない土地利用の区分別面積と変更理由

地区名	変更前		変更後		変更理由
	土地利用区分	面積(ha)	土地利用区分	面積(ha)	
日の出	埠頭用地	6.9	埠頭用地	6.3	旅客船埠頭計画の位置づけに伴い、交流機能の拡張を図るため、埠頭用地の一部を交流厚生用地へ変更する。
	交流厚生用地	5.1	交流厚生用地	5.7	

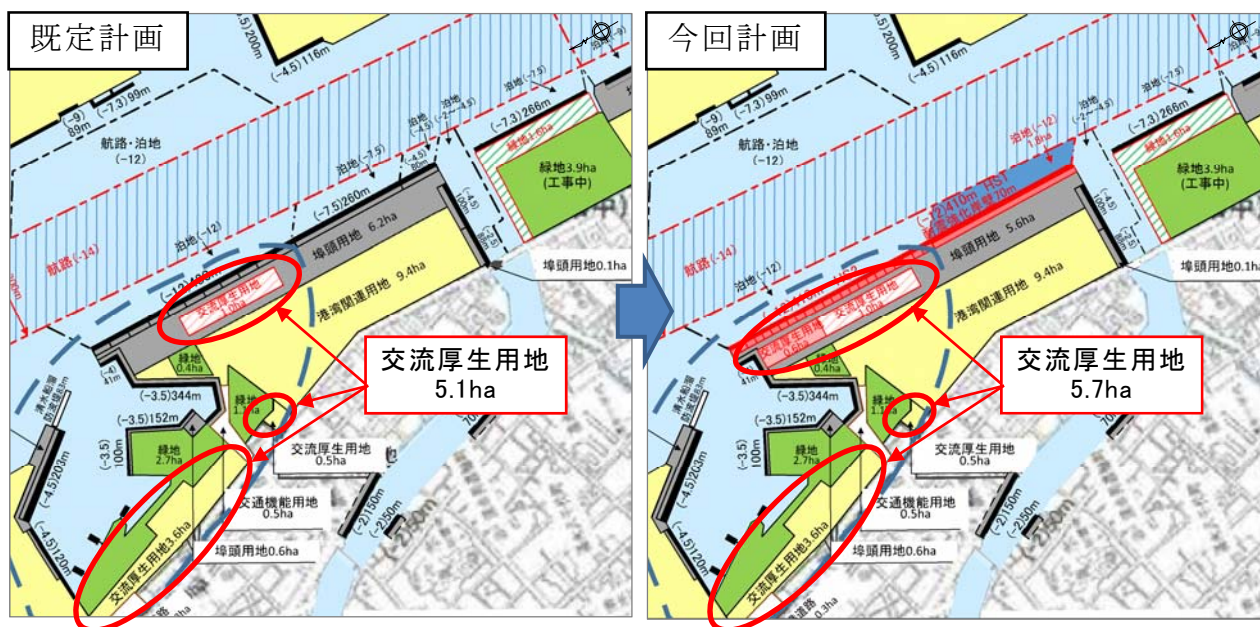


図3-1-1 今回変更する土地利用計画図

3-2 土地利用計画

土地利用計画は次のとおりである。

表3-2-1 変更後の土地利用計画

単位：ha

用途 地区名	埠頭用地	港湾関連 用地	交流厚生 用地	交通機能 用地	緑地	合計
日の出	(6.3) 6.3	(9.4) 9.4	(5.7) 5.7	(0.8) 0.8	(4.2) 4.2	(26.4) 26.4

注1) ()は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する区域の保全に、特に密接に関連する土地利用計画である。

注2) 今回の変更に係る地区のみ記述した。

表3-2-2 変更前の土地利用計画

単位：ha

用途 地区名	埠頭用地	港湾関連 用地	交流厚生 用地	交通機能 用地	緑地	合計
日の出	(6.9) 6.9	(9.4) 9.4	(5.1) 5.1	(0.8) 0.8	(4.2) 4.2	(26.4) 26.4

注1) ()は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する区域の保全に、特に密接に関連する土地利用計画である。

注2) 今回の変更に係る地区のみ記述した。

4 その他重要事項に関する資料

4-1 国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設

今回新規に計画する施設及び既に計画されている施設のうち、本港が国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設は以下のとおりである。

日の出地区

岸壁 2 バース 水深 12m 延長 820m

(うち 480m既設) [既設の変更計画] HS1, HS2

泊地 水深 12m 面積 1.8ha [既設の変更計画]

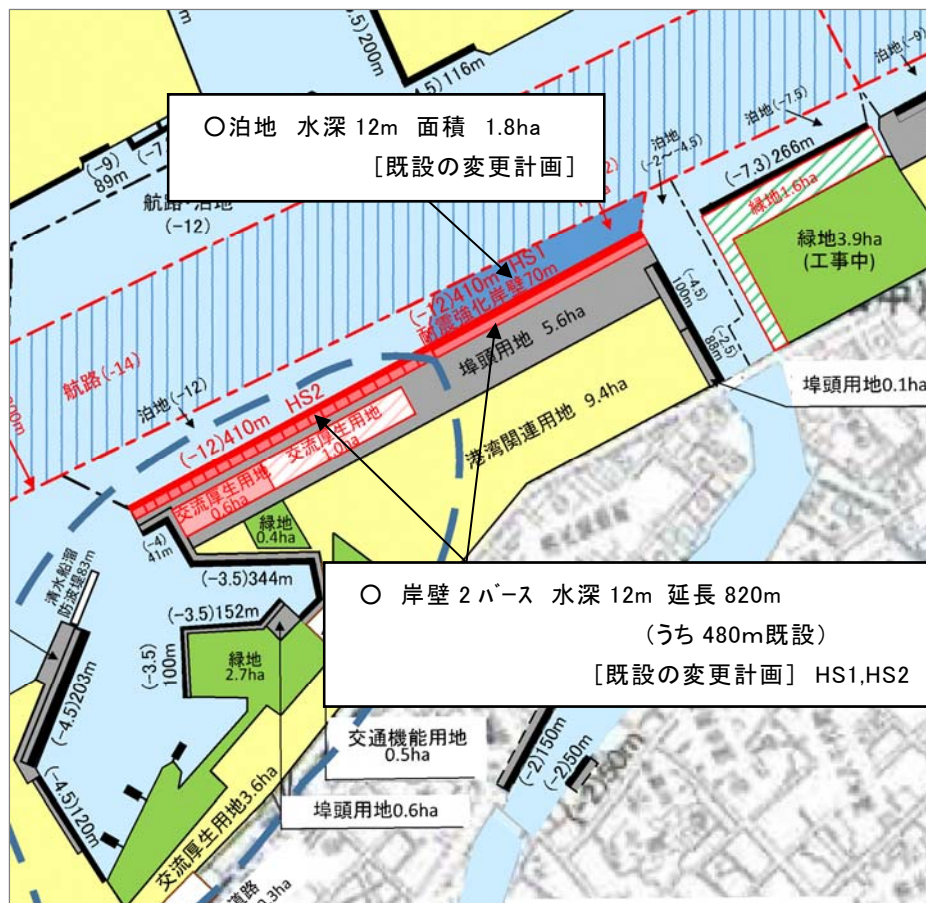


図4-1-1 国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設

4-2 大規模地震対策施設計画

公共埠頭計画及び旅客船埠頭計画の変更に伴い、本港の大規模地震対策施設のうちの日の出地区における緊急物資等対応の耐震強化岸壁の位置付けを以下のとおり変更する。

表4-2-1 大規模地震対策施設の計画概要

施設	地区名	施設名	水深	バース数	延長	備考	
耐震強化岸壁	幹線貨物輸送用	新興津・興津	新興津1・2号岸壁	-15m	2	700m	既設
	緊急物資等輸送用	新興津・興津	興津11・12号岸壁	-12m	2	440m	既設
			興津13・14号岸壁	-10m	2	370m	既定計画
		日の出	日の出新1・2号岸壁(仮称)	-12m	2	820mうち480m	既設の変更計画

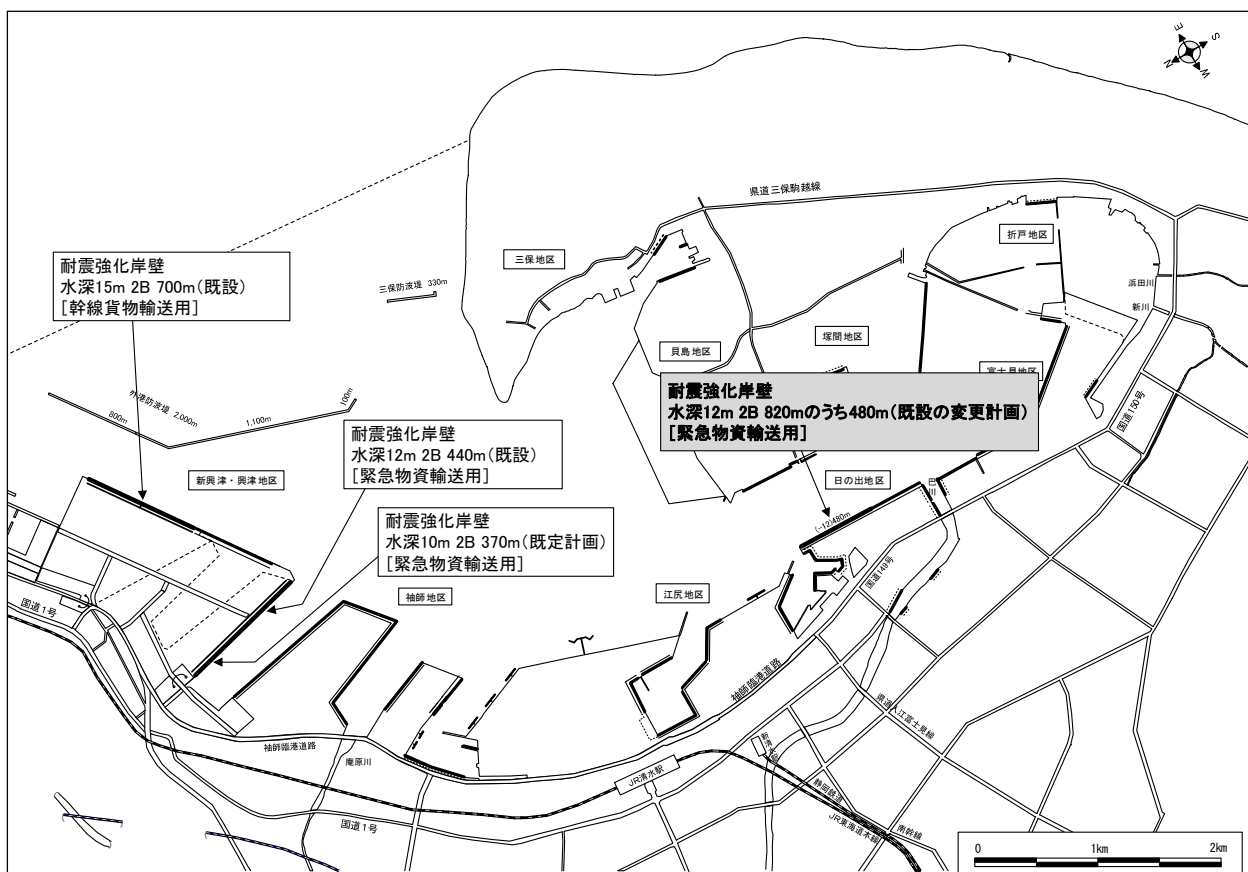


図4-2-1 耐震強化岸壁の整備・計画位置図

5 環境の保全に関する資料

5-1 環境への影響と評価

(1) 大気質への影響と評価

今回の計画変更に伴う大気質への影響は、大気質への負荷が著しく増大するものではないことから、大気質に与える影響は軽微であると考えられる。

(2) 騒音・振動による影響と評価

今回の計画変更に伴う港湾からの発生集中交通量は、著しく増大するものではないことから、騒音・振動による影響は軽微であると考えられる。

(3) 潮流への影響と評価

今回の計画変更において、泊地浚渫箇所は港内側に位置しており、潮流の大きな変化も想定されないことから、潮流に与える影響は軽微であると考えられる。

(4) 水質・底質への影響と評価

今回の計画変更において、潮流の大きな変化も想定されないことから、水質・底質に与える影響は軽微であると考えられる。

(5) 生態系への影響と評価

今回の計画変更に伴う大気質、水質・底質への影響は軽微であると予想されることから、生態系への影響は軽微であると考えられる。

(6) 総合評価

今回の計画変更に伴う周辺の環境に及ぼす影響について検討した結果、環境に及ぼす影響は軽微なものであると考えられる。

なお、今後とも環境保全について十分配慮するとともに、本計画の実施にあたっては、工法・工期等について検討し、十分な監視体制のもとに、環境に与える影響を少なくするよう慎重に行うものとする。

6 その他の資料

6-1 静岡県地方港湾審議会委員名簿

委員 (21名)

平成29年9月8日現在(敬称略、アイウエオ順)

選任区分	氏名	役職名
学識経験者 (9名)	石川春乃	(株)エス・ラボラトリーズ代表取締役
	伊吹裕子	静岡県立大学食品栄養科学部教授
	海野俊也	(株)静岡新聞社東部総局長
	大村哲夫	一般財団法人みなと総合研究財団顧問
	五味響子	しずおか流域ネットワーク副会長
	篠原正人	福知山公立大学地域経営学部特任教授
	関 いくみ	東海大学海洋学部教授
	高梨成子	(株)防災&情報研究所代表
	竹田静子	静岡県商工会女性部連合会理事
港湾関係者 (6名)	阿部 且	関東船主会会長
	磯谷千代美	特定非営利活動法人 NPO 水・しみず理事長
	中村政一	清水水先区水先人会会長
	西尾忠久	清水港運協会会長
	森本雷行	全日本海員組合静岡支部長
	藪田国之	静岡県漁業協同組合連合会代表理事副会長
県議会議員	深澤陽一	静岡県議会建設委員長
国の地方行政 機関の職員 (4名)	石澤龍彦	国土交通省中部運輸局長
	塚原浩一	国土交通省中部地方整備局長
	廣瀬行成	財務省名古屋税関長
	山田宏一	第三管区海上保安本部清水海上保安部長
市町代表者 (1名)	田辺信宏	静岡市長