

# 清水港港湾計画書

－ 改 訂 －

令和3年3月

清水港港湾管理者

静 岡 県



本計画書は、港湾法第三条の三の規定に基づき、

- ・平成16年 5月 第27回静岡県地方港湾審議会
- ・平成16年 7月 交通政策審議会第11回港湾分科会

の議を経、その後の変更については

- ・平成18年 3月 第28回静岡県地方港湾審議会
- ・平成19年 2月 第29回静岡県地方港湾審議会
- ・平成20年 3月 第30回静岡県地方港湾審議会
- ・平成21年 3月 第31回静岡県地方港湾審議会
- ・平成23年12月 第35回静岡県地方港湾審議会
- ・平成24年 3月 交通政策審議会第48回港湾分科会
- ・平成27年 3月 第37回静岡県地方港湾審議会
- ・平成29年 3月 第38回静岡県地方港湾審議会
- ・平成29年 9月 第39回静岡県地方港湾審議会
- ・平成29年11月 交通政策審議会第69回港湾分科会
- ・平成31年 3月 第40回静岡県地方港湾審議会

の議を経た清水港の港湾計画を改訂するものである。



# 目 次

I	港湾計画の方針	1
1	清水港の沿革	1
2	港湾を取り巻く環境	1
3	清水港の現状	2
4	清水港への要請	4
5	計画の基本理念・基本方針	5
II	港湾の能力	8
III	港湾施設の規模及び配置	9
1	公共埠頭計画	9
2	旅客船埠頭計画	12
3	木材取扱施設計画	13
4	危険物取扱施設計画	14
5	水域施設計画	14
6	小型船だまり計画	15
7	マリーナ計画	18
8	臨港交通施設計画	19
IV	港湾の環境の整備及び保全	23
1	港湾環境整備施設計画	23
2	下水処理場の立地計画への対応	24
V	土地造成及び土地利用計画	25
1	土地造成計画	25

2	土地利用計画	26
3	海浜計画	26
VI	港湾の効率的な運営に関する事項	27
1	効率的な流通業務を特に促進する区域	27
VII	その他重要事項	28
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	28
2	港湾及び港湾に隣接する地域の保全	29
(1)	港湾における防災機能向上のための取り組み	29
3	大規模地震対策施設計画	30
(1)	緊急物資輸送の拠点として機能するために必要な施設	30
(2)	幹線貨物輸送の拠点として機能するために必要な施設	31
4	港湾施設の利用	33
(1)	物資補給等のための施設	33
5	その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項	34
(1)	脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化	34
(2)	港湾景観のさらなる向上	34
(3)	放置等禁止区域等の指定	35
(4)	開発空間の留保	35

# I 港湾計画の方針

## 1 清水港の沿革

清水港は、本州のほぼ中央、駿河湾の西岸に位置し、世界文化遺産である富士山を背景に、天然の防波堤である三保半島に抱かれた風光明媚な天然の良港として古来より栄えてきた。

明治 11 年の清水波止場の築造が近代清水港の発端となり、同 32 年に開港場に、昭和 27 年には、国際貿易港として「特定重要港湾」に指定され、県内外の輸送機械や精密機械など、あらゆる様態の貨物を取扱う総合港湾として発展を遂げてきた。

近年では、平成 23 年に国際海上輸送網の拠点として「国際拠点港湾」に指定されるとともに、平成 2 年のクイーンエリザベスⅡの寄港を契機として設立された清水港客船誘致委員会の誘致活動により、クルーズ船の寄港が増加し、平成 29 年には、国際クルーズ拠点の形成を図る「国際旅客船拠点形成港湾」に指定されるなど、地域の経済・文化・国際化に大きく貢献している。令和元年には、開港 120 周年を迎えたところである。

## 2 港湾を取り巻く環境

港湾を取り巻く環境は、物流・産業の観点では、アジアを中心とした経済のグローバル化の進展による海上輸送貨物量の増加、世界規模での海上輸送網の再編、情報通信技術の高度化による物流DX（デジタルトランスフォーメーション）の進展、少子高齢化等による労働力不足、トラックドライバー不足等によるモーダルシフトの進展など、多様な変化が生じている。

交流・生活・環境の観点では、アジア地域の経済発展に伴う観光需要の増加等でクルーズ船の日本への寄港が増加しており、世界の富裕

者層が所有するスーパーヨットの寄港需要も高まっている。また、魅力ある港湾空間を形成するためには、みなとが持つ文化・歴史・静穏な水域、自然や多彩な景観等の地域資源の活用が重要である。更に、深刻化する地球環境問題から、脱炭素化に向けて、再生可能エネルギーの活用や水素等の新たなエネルギーの利用拡大など、適切にエネルギーをマネジメントすることが求められている。

防災・危機管理等の観点では、甚大な被害が予想される南海トラフ地震・首都直下地震の発生、気候変動による台風の大型化や高潮浸水リスクの増大が懸念されている。また、老朽化した港湾施設の割合が急速に増加することが見込まれている。更には、新型コロナ禍において物流の停滞やクルーズ船の寄港中止など不安定な情勢が生じており、リモート化、省人化など感染拡大予防につながる対応が求められている。

その他、持続可能でより良い世界を目指す国際目標となっているSDGs（持続可能な開発目標）の達成に向けて、産業基盤の形成、持続可能なまちづくりなど、あらゆる面でのイノベーションの推進や企業のESG投資（Environmental（環境）、Social（社会）、Governance（企業統治））が促進されるような環境整備など、積極的な取組みが求められている。

### 3 清水港の現状

今日の清水港は、物流・産業の観点では、背後圏に自動車、自動二輪車、楽器、一般機械などの輸出関連企業のほか、日本の製紙産業を担う製紙工場が集積し、諸外国と結ぶコンテナ船やパルプ船、LNG船などが多数利用する国際貿易港であるとともに、多様な内貿貨物を取扱う国内輸送拠点港として、本県における重要な物流拠点としての



役割を担っている。

今後は、東名・新東名高速道路や中部横断自動車道などの高規格幹線道路の充実により、清水港の背後圏が拡大し、貨物量の更なる増大が見込まれる。これら道路網を活用し、山梨県、長野県といった内陸県と連携した農水産物輸出拠点に向けた取組みも求められる。

現状に目を向けると、新興津コンテナターミナルでは、大型化した船舶の利用が集中し、荷役待ちの滞船が発生している。また、新興津埠頭と袖師埠頭で分散して取扱われているコンテナ貨物は、荷役用地や保管施設用地が埠頭内に十分確保できず、非効率な横持ち輸送が発生している。袖師コンテナターミナルでは、平成28年からコンテナターミナル内でRORO貨物の取扱いを開始し、貨物量は順調に増加しているが、RORO貨物とコンテナ貨物を混在利用している結果、非効率な横持ち輸送に加え、シャーシ置場の不足が発生している。更に、同一品目の貨物が複数の公共岸壁で取扱われるなど、貨物の分散が目立っている。清水港は、港全体の面積が狭く、港外への港の拡張も難しいため、空間の高度利用や既存ストックの有効活用が必要となる。

交流・生活・環境の観点では、清水港は、霊峰富士と調和した美しい港湾景観や歴史・文化を活かし、憧れ、何度も訪れ、滞在したくなる美しい“みなとまち”を地域ぐるみで共創していくことや交流・賑わいの拠点形成により地域を振興していく役割を担っている。現在、清水港では、「清水みなとまちづくり公民連携協議会」を県、市、民間企業で設立し、清水港及び周辺のあるべき将来像「グランドデザイン」を描き、共有・共感し、その実現に向けた“みなとまちづくり”を地域ぐるみで進めている。地区別の取組みでは、折戸地区において、市民や来訪者が心から楽しめるリゾートの形成に向けて、折戸湾の海面、水際線、沿岸部を一体で活用する検討を官、民で進めている。また、

清水が持つ海・海辺という資源に着目し、マリンスポーツ、ビーチスポーツの振興を通じて、人々が海・海辺をより身近なものと感じ、スポーツを通じた人々の交流を活発にしていく取組みも進めている。更には、清水港は、海洋に関連した研究・開発機関や企業、大学等が集積している。大学や研究機関、企業等とネットワークを構築し、研究開発・産業応用を促進するための拠点を令和元年に整備するなど、マリンオープンイノベーションを推進する取組みも進めている。

防災・危機管理等の観点では、清水港は、緊急物資を受け入れる静岡県内の防災拠点港湾となっている。また、災害時にも基幹的な物流網を維持し、地域経済・社会への影響を最小限に抑制することとしている。従前から大規模地震発生への切迫性や津波による甚大な被害が想定されており、施設の耐震性強化や海岸保全施設の整備などを進めている。近年は、大型台風による高潮等で浸水被害が発生しており、被害防止・軽減に向けた対策も進めている。

#### 4 清水港への要請

清水港を取り巻く環境に的確に対応し発展していくためには、物流・産業の観点では、貨物の集約や埠頭機能の再配置により空間利用を改善するとともに、AI（Artificial Intelligence：人工知能）やIoT（Internet of Things：モノのインターネット）等の革新技術を導入し、迅速かつ効率的な物流環境を構築することが求められている。加えて、RORO船を活用した国内複合一貫輸送網の構築やROROとコンテナの連携による効率的な輸送手段の構築など海上輸送網の充実を図るとともに、コンテナとROROの両ターミナルに近接したロジスティクスセンターの導入など付加価値を生む物流環境を提供することで、更に利便性を高めることが求められている。

交流・生活・環境の観点では、新興津・興津、江尻、日の出、折戸、三保の各地区で、それぞれの地域特性を生かし、交流・賑わいの創出、緑の創生、人々が海辺を散策しながら集い絶景を鑑賞できる水辺空間の創出など、“みなとまち”を地域ぐるみで共創していくことが求められている。また、年々高まるクルーズ船やスーパーヨットの寄港要請に対応した受入れ環境を整備することが求められている。更には、地球温暖化を防止するため、燃料電池やカーボンニュートラルな電力など次世代型エネルギーの活用により、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を推進することが求められている。

防災・危機管理等の観点では、南海トラフ地震・津波などによる大規模災害の発生が高い確率で予想されているため、引き続き防災機能の向上に取り組む必要がある。また、東日本大震災等では、民間フェリーやRORO船が自衛隊の人員、車両、建設機械等を緊急輸送し、また、入浴、洗濯、食事等の生活支援を行うなど、救援・復旧活動の一翼を担ったことから、それら活動を行う船舶に対する受入対策が求められている。

## 5 計画の基本理念・基本方針

清水港への要請を踏まえ、計画の基本理念は、清水港の持つ美しい環境の中で、先端技術「知」を活用し、安全・安心で心豊か・幸せに暮らせるみなと「スマート・ガーデン・ポート」とする。

また、以下に示す「物流・産業」、「交流・生活・環境」、「防災・危機管理等」の3つの視点から、上記基本理念を実現するため、2030年代前半を目標年次として、以下の港湾計画の方針を定め、港湾計画を改訂する。

## 1) 【物流・産業】

- ① 2つの地区で取扱っているコンテナ貨物を集約し、荷役機械の遠隔操作化などの革新技术を導入した次世代高規格コンテナターミナルを形成する。
- ② RORO船貨物とコンテナ船貨物の混在利用を解消し、自動離着岸装置やスマートゲートなどの革新技术を導入した次世代高規格ROROTターミナルを形成する。
- ③ コンテナターミナルとROROTターミナルの近接性に加え、ターミナル間にロジスティクスセンターを導入することで、迅速かつ効率的な物流環境を提供する。
- ④ パルプ船をはじめとするバルク船の大型化と貨物量の増大に対応するとともに、取扱拠点の集約化により、外内貿バルク貨物取扱機能の強化を図る。

## 2) 【交流・生活・環境】

- ① 各地区で交流・賑わい拠点を創出するとともに、連続性・安全性に配慮した人流動線の確保と拠点間のアクセス向上を図る。
- ② 「北東アジアクルーズの東日本における拠点化」と「スーパーヨットの拠点港化」に向けた受入環境の充実を図る。

## 3) 【防災・危機管理等】

- ① 大規模地震が発生した場合に備え、円滑な物資の緊急輸送及び住民等の緊急避難を可能とするため、また、速やかに基幹的な物流網を維持するため、適切な位置に耐震強化岸壁を配置する。

以上の方針のもと、多様な機能が調和し、連携する質の高い港湾空間を形成するため、港湾空間を以下のように利用する。

- ①新興津・興津地区は、外内貿コンテナ貨物を中心に取扱う物流関連ゾーンとする。
- ②袖師地区北部は、内貿RORO貨物や外貿一般貨物を中心に、また、日の出地区南部から富士見地区、折戸地区折戸湾東側は、外内貿一般貨物を中心に取扱う物流関連ゾーンとする。
- ③袖師地区南部から江尻地区、及び塚間地区から貝島地区は、生産ゾーンとする。
- ④江尻地区北部、日の出地区北部の両地区は、地域の振興を図る交流拠点ゾーンとする。
- ⑤新興津・興津地区北部、袖師地区北端部、日の出地区北部、富士見地区北部、折戸地区折戸湾は、緑地レクリエーションゾーンとする。
- ⑥新興津・興津地区中央部、及び袖師地区中央部の埠頭基部は、船だまり関連ゾーンとする。
- ⑦貝島地区北部は、海洋研究イノベーションゾーンとする。

## Ⅱ 港湾の能力

目標年次（2030年代前半）における取扱貨物量、船舶乗降旅客数等を次のように定める。

取扱貨物量	外 貿 (うち外貿コンテナ)	1,390万トン (770万トン(67万TEU))
	内 貿 (うちフェリー) (うち内貿コンテナ)	860万トン (50万トン) (60万トン(8万TEU))
	合 計 (うちコンテナ)	2,250万トン (830万トン(76万TEU))
船舶乗降旅客数等		175万人

### Ⅲ 港湾施設の規模及び配置

#### 1 公共埠頭計画

##### 1-1 新興津・興津地区

コンテナ船及び一般貨物船の大型化に対応するため、外貿コンテナ埠頭を次のとおり計画する。

水深 16 m 岸壁 2 バース 延長 560 m

[既定計画の変更計画] S0-3・4

水深 15 m 岸壁 2 バース 延長 700 m (既設)

(コンテナ船用) S0-1・2

埠頭用地 45 ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

(うち 34 ha 既設、11 ha 既定計画) [既定計画]

なお、効率的な荷役のため、所要の規模の荷役機械を設置する。

既設

水深 15 m 岸壁 2 バース 延長 700 m

埠頭用地 34 ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

既定計画

水深 12 m 岸壁 2 バース 延長 500 m

埠頭用地 11 ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

既定計画のとおり、次の既設の施設を廃止する。

既設

水深 10 m 岸壁 7 バース 延長 1,295 m

水深 5.5 m 岸壁 2 バース 延長 181 m

## 1-2 袖師地区

### (1) 内貿ユニットロード埠頭計画

RORO船の大型化やモーダルシフトの促進に対応するため、内貿ユニットロードを取り扱う公共埠頭を次のとおり計画する。

水深12m 岸壁3バース 延長720m (RORO船用)

[既設の変更計画] SD-6~8

埠頭用地 17ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地) (既設)

既設  
水深12m 岸壁3バース 延長720m  
埠頭用地 17ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

### (2) 外内貿埠頭計画

循環資源等の外内貿貨物を取り扱うため、公共埠頭を次のとおり計画する。

水深10m 岸壁1バース 延長100m [既設の変更計画]

SD-19

水深10m 岸壁1バース 延長180m [新規計画] SD-20

埠頭用地 11ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

(うち6ha 既設) [新規計画]

既設  
水深10m 岸壁1バース 延長340m  
埠頭用地 6ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)



既定計画のとおり、次の既設の施設を廃止する。

既設  
水深 4.5 m 岸壁 4 バース 延長 240 m

### 1-3 江尻地区

既定計画どおりとする。

既定計画  
水深 6.5 m 岸壁 2 バース 延長 185 m (うち 160 m 既設)  
E-17・18  
水深 4.5 m 岸壁 2 バース 延長 139 m E-6・7  
水深 4.5 m 岸壁 3 バース 延長 260 m E-8~10  
水深 4.5 m 岸壁 2 バース 延長 130 m E-11・12  
埠頭用地 18 ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)  
(うち 16 ha 既設、1 ha 工事中)

### 1-4 富士見地区

船舶の大型化に対応するとともに、セメント等の外内貿貨物を取り扱うため、公共埠頭を次のとおり計画する。

水深 9 m 岸壁 2 バース 延長 330 m [既設の変更計画]

F-6・7

埠頭用地 4 ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

(うち 3 ha 既設) [既設の変更計画]

既設  
水深 9 m 岸壁 2 バース 延長 3 2 9 m  
埠頭用地 3 h a (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

なお、土地造成に伴い、次の既設の施設を廃止する。

既設  
物揚場 水深 2 m 延長 1 5 3 m

## 1-5 貝島地区

海洋関連産業の集積を図るとともに、研究船及び探査船の係留に対応するため、公共埠頭を次のとおり計画する。

水深 1 1 m 岸壁 1 バース 延長 2 7 0 m [新規計画] K-1

埠頭用地 1 h a (保管施設用地及び研究施設用地) [新規計画]

## 2 旅客船埠頭計画

### 2-1 江尻地区

既定計画どおりとする。

既定計画  
小型栈橋 1 基

## 2-2 折戸地区

港内の海上交通網の充実、クルージング需要の増大等に対応するため、旅客船埠頭を次のとおり計画する。

小型栈橋 1基 [新規計画]

## 2-3 三保地区

港内の海上交通網の充実、クルージング需要の増大等に対応するため、旅客船埠頭を次のとおり計画する。

小型栈橋 1基 [新規計画]

## 3 木材取扱施設計画

### 3-1 折戸地区

輸入木材の水面保管の利用低下等、現状の利用状況を鑑み、既定計画とあわせ水面貯木場36ha及び水面整理場17haを廃止する。

既定計画  
水面貯木場29haを廃止する。

また、既定計画のとおり、次の既設の施設を撤去する。

既設  
水深11m 係船浮標1バース 1基  
水深 9m 係船浮標1バース 1基

## 4 危険物取扱施設計画

### 4-1 袖師地区

化学薬品、石油類を一般貨物と分離して取り扱うため、危険物取扱施設を次のとおり計画する。

水深 12 m 岸壁 1 バース 延長 230 m [新規計画] SD-21

危険物取扱施設用地 2 ha [新規計画]

## 5 水域施設計画

係留施設を含む埠頭の計画に対応して、航路、泊地及び航路・泊地を次のとおり計画する。

### 5-1 航路

折戸地区

航路 水深 3.5 m 幅員 25 m [新規計画]

### 5-2 泊地

新興津・興津地区

水深 16 m 面積 4 ha [既定計画の変更計画]

既定計画  
水深 12 m 面積 7 ha

袖師地区

水深 12 m 面積 1 ha [新規計画]

水深 10 m [新規計画]

貝島地区

水深 1 1 m 面積 1 h a [新規計画]

### 5-3 航路・泊地

新興津・興津地区

水深 1 6 m 面積 7 9 h a [新規計画]

袖師地区

水深 1 2 m 面積 7 h a [新規計画]

貝島地区

水深 1 1 m 面積 2 h a [新規計画]

## 6 小型船だまり計画

### 6-1 新興津・興津地区

既定計画のとおり、次の既設の施設を廃止する。

既設

興津船だまり

物揚場 水深 3. 5 m 延長 2 6 5 m

船揚場 延長 1 2 8 m

防波堤 延長 1 4 0 m (うち 4 0 m 撤去)

なお、これに伴い、既定計画のとおり、興津第二埠頭防波堤 3 3 m を撤去する。

## 6-2 袖師地区

既定計画のとおり、次の既設の施設を廃止する。

既設
袖師第一船だまり
船揚場 延長 234 m
防波堤 延長 100 m

以下の既定計画を削除する。

既定計画
小型栈橋 3基

## 6-3 江尻地区

既定計画どおりとする。

既定計画
江尻船だまり
防波堤（波除） 延長 111 m（うち 91 m 既設）
岸壁 水深 4.5 m 延長 124 m（既設） E-15・16
船揚場 延長 25 m（工事中）

#### 6-4 折戸地区

小型船の安全かつ適切な収容を図るため、小型船だまりを次のとおり計画する。

折戸小型船だまり

小型栈橋 4基（既設）

小型栈橋 1基〔新規計画〕

土地造成及び土地利用計画の変更に対応するため、船揚場を次のとおり計画する。

船揚場 延長40m〔既設の変更計画〕

埠頭用地 1ha〔既設の変更計画〕

（既設  
船揚場 延長40m  
埠頭用地 1ha）

#### 6-5 塚間地区

タグボート等の集約化を図るため、小型船だまりを次のとおり計画する。

塚間小型船だまり

小型栈橋 3基〔新規計画〕

埠頭用地 1ha〔新規計画〕

## 7 マリーナ計画

### 7-1 折戸地区

クルージング需要の増大、海洋性レクリエーションの需要等に対応するため、マリーナを次のとおり計画する。

小型栈橋 2基（スーパーヨット用）〔新規計画〕

交流厚生用地 2ha〔新規計画〕

なお、これに伴い、次の既設の施設を廃止する。

〔既設〕  
物揚場 水深2m 延長160m  
埠頭用地 1ha

また、以下の既定計画を削除する。

〔既定計画〕  
航路 水深2m 幅員40m  
小型栈橋 4基  
なお、これに伴い、折戸貯木場西防波堤50mを撤去する。〕



## 8 臨港交通施設計画

港湾における交通の円滑化を図るとともに、港湾と背後地域とを結ぶため、臨港交通施設を次のとおり計画する。

### 8-1 道路

新興津・興津地区

臨港道路新興津1号線（区間A）〔既設の変更計画〕

起点 新興津・興津地区港湾関連用地

終点 新興津・興津地区公共埠頭中央 4車線

臨港道路新興津1号線（区間B）〔既定計画〕

起点 新興津・興津地区公共埠頭中央

終点 新興津・興津地区公共埠頭南端 4車線

既設

臨港道路新興津1号線（区間A）

起点 新興津・興津地区新興津小型船だまり公共埠頭

終点 新興津・興津地区公共埠頭中央 4車線

既定計画

臨港道路新興津1号線（区間B）

起点 新興津・興津地区公共埠頭中央

終点 新興津・興津地区公共埠頭南端 4車線

臨港道路興津線（区間A）[既設の変更計画]

起点 袖師臨港道路

終点 新興津・興津地区港湾関連用地内 4車線

臨港道路興津線（区間B）[既定計画の変更計画]

起点 新興津・興津地区港湾関連用地内

終点 臨港道路新興津1号線 4車線

既設

臨港道路興津線（区間A）

起点 袖師臨港道路

終点 新興津・興津地区港湾関連用地内 2車線

既定計画

臨港道路興津線（区間B）

起点 新興津・興津地区港湾関連用地内

終点 臨港道路新興津1号線 2車線

臨港道路興津袖師線（区間A）[既定計画の変更計画]

起点 臨港道路興津線

終点 臨港道路興津袖師線（区間B） 2車線

既定計画

臨港道路興津袖師線

起点 臨港道路興津線

終点 臨港道路袖師第一埠頭3号道路 2車線

## 袖師地区

臨港道路興津袖師線（区間B）〔既定計画の変更計画〕

起点 臨港道路興津袖師線（区間A）

終点 臨港道路袖師第一埠頭3号道路 2車線

既定計画

臨港道路興津袖師線

起点 臨港道路興津線

終点 臨港道路袖師第一埠頭3号道路 2車線

臨港道路袖師第一埠頭3号道路〔既設の変更計画〕

起点 袖師臨港道路

終点 袖師第一埠頭用地 4車線

既設

臨港道路袖師第一埠頭3号道路

起点 袖師臨港道路

終点 袖師第一埠頭用地 2車線

## 日の出地区

臨港道路日の出入船線〔新規計画〕

起点 日の出緑地 終点 国道149号 2車線

## 塚間地区

臨港道路塚間線〔新規計画〕

起点 塚間地区南埠頭用地

終点 市道折戸三保2号線 2車線

貝島地区

臨港道路貝島三保線 [既定計画の変更計画]

起点 貝島公共用地

終点 市道本村貝島1号線 2車線

既定計画

臨港道路貝島三保線

起点 貝島廃棄物処理場

終点 市道2190号線 2車線

## IV 港湾の環境の整備及び保全

### 1 港湾環境整備施設計画

港湾の環境の整備を図るため、海浜及び緑地を次のとおり計画する。

新興津・興津地区 海浜 延長 800 m (うち 400 m 工事中)  
[既定計画]

緑地 19 ha  
(うち 4 ha 既設、8 ha 工事中) [既定計画]

日の出地区 緑地 5 ha (うち 4 ha 既設)  
[既設の変更計画]

富士見地区 緑地 7 ha (うち 4 ha 既設)  
[既定計画の変更計画]

折戸地区 緑地 5 ha (うち 2 ha 既設)  
[既定計画の変更計画]

既定計画

新興津・興津地区	海浜	延長 800 m
	緑地	19 ha
富士見地区	緑地	9 ha (うち 4 ha 工事中)
折戸地区	緑地	2 ha

以下の既定計画を削除する。

既定計画

袖師地区	緑地 3 ha
------	---------

## 2 下水処理場の立地計画への対応

下水処理場の立地需要の変化に対応し、以下の土地造成及び土地利用の既定計画を削除する。

〔既定計画  
富士見地区 都市機能用地 2 h a (下水処理場用地)〕

## V 土地造成及び土地利用計画

港湾施設の計画に対応するとともに、多様な機能が調和し、連携する質の高い港湾空間の形成を図るため、土地造成計画、土地利用計画及び海浜計画を次のとおり計画する。

### 1 土地造成計画

(単位:ha)

用途 地区名	埠頭 用地	港 関 用	湾 連 地	交 厚 用	流 生 地	工 用	業 地	都 機 用	市 能 地	交 機 用	通 能 地	危 険 物 取 扱 施 設 用 地	緑 地	廃 棄 物 理 設 地	海 処 用	面 分 地	公 用	共 地	合 計
新興津・興津	(11) 11	(7) 7								(1) 1			(5) 5						(24) 24
袖師	(4) 4	(1) 1								(1) 1		(2) 2							(8) 8
江尻	(1) 1																		(1) 1
富士見	(1) 1	(2) 2											(1) 1						(3) 3
折戸	(1) 1	(1) 1											(1) 1						(1) 1
合計	(17) 17	(11) 11								(1) 1		(2) 2	(6) 6						(37) 37

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

注2:端数整理のため、内訳の和は必ずしも合計とならない。

## 2 土地利用計画

(単位:ha)

用途 地区名	埠頭地	港関用	湾連地	交厚用	流生地	工用地	業地	都機用	市能地	交機用	通能地	危険物 取扱施設	緑地	廃棄物 処理施設	海処用	面分地	公用	共地	合計
新興津・興津	(56) 56	(42) 42		(2) 2						(8) 8			(19) 19						(126) 126
袖師	(49) 49	(9) 9				(50) 50		3		(5) 5	(25) 25								(138) 140
江尻	(18) 18	(8) 8				(19) 19				(1) 1									(46) 46
日の出	(6) 6	(9) 9		(6) 6						(1) 1			(5) 5						(26) 26
富士見	(19) 19	(26) 26				(7) 7		3					(7) 7						(59) 61
折戸	(1) 1	(6) 6		(6) 6		(6) 6							(5) 5						(23) 23
塚間	(1) 1					(56) 56				(1) 1									(57) 57
貝島	(1) 1					(76) 76				(1) 1							(25) 25		(103) 103
三保	(1) 1	(4) 4				(5) 5													(9) 9
合計	(150) 150	(104) 104		(14) 14		(219) 219		5		(16) 16	(25) 25		(35) 35				(25) 25		(587) 592

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

注2:端数整理のため、内訳の和は必ずしも合計とにならない。

## 3 海浜計画

単位:m

用途 地区名	海浜
新興津・興津	(800m) 800m
計	(800m) 800m

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



## VI 港湾の効率的な運営に関する事項

### 1 効率的な流通業務を特に促進する区域

産業構造の変化、港湾物流の高度化・多様化に対応した国際物流拠点を形成するため、以下の区域において、効率的な流通業務を特に促進するように措置することを計画する。

国際海上コンテナ輸送に係る荷さばきであって、流通加工を伴うものの用に供する荷さばき施設等を新興津・興津地区に配置する。

## VII その他重要事項

### 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。

#### 新興津・興津地区

泊地 水深16m 面積4ha [既定計画の変更計画]

航路・泊地 水深16m 面積79ha [新規計画]

岸壁2バース 水深16m 延長560m

[既定計画の変更計画] S0-3・4

臨港道路新興津1号線（区間A）[既設の変更計画]

起点 新興津・興津地区港湾関連用地

終点 新興津・興津地区公共埠頭中央 4車線

臨港道路新興津1号線（区間B）[既定計画]

起点 新興津・興津地区公共埠頭中央

終点 新興津・興津地区公共埠頭南端 4車線

臨港道路興津線（区間A）[既設の変更計画]

起点 袖師臨港道路

終点 新興津・興津地区港湾関連用地内 4車線

臨港道路興津線（区間B）[既定計画の変更計画]

起点 新興津・興津地区港湾関連用地内

終点 臨港道路新興津1号線 4車線

臨港道路興津袖師線（区間A）[既定計画の変更計画]

起点 臨港道路興津線

終点 臨港道路興津袖師線（区間B） 2車線

#### 袖師地区

泊地 水深12m 面積1ha [新規計画]

航路・泊地 水深12m 面積7ha [新規計画]

岸壁3バース 水深12m 延長720m（RORO船用）

[既設の変更計画] SD-6～8

岸壁1バース 水深12m 延長230m [新規計画] SD-21

臨港道路興津袖師線（区間B） [既定計画の変更計画]

起点 臨港道路興津袖師線（区間A）

終点 臨港道路袖師第一埠頭3号道路 2車線

臨港道路袖師第一埠頭3号道路 [既設の変更計画]

起点 袖師臨港道路

終点 袖師第一埠頭埠頭用地 4車線

## 2 港湾及び港湾に隣接する地域の保全

### (1) 港湾における防災機能向上のための取り組み

港湾の防災上の役割を踏まえ、被害の防止・軽減対策を図るため、ハードとソフトを複合させた対策を講じていくものとする。

そのために、行政と民間が一体となった「清水港地震対策連絡会議」によって、「清水港みなと機能継続計画」（みなとBCP）をもとにした被災時の協力関係の維持・向上がなされるよう努めることとする。

### 3 大規模地震対策施設計画

#### (1) 緊急物資輸送の拠点として機能するために必要な施設

今回計画している施設のうち、以下の施設について、大規模地震が発生した場合に物資の緊急輸送、住民の避難等に供するため、大規模地震対策施設として計画する。

#### 新興津・興津地区

水深 12 m 岸壁 2 バース 延長 440 m (既設) 0-11・12

水深 10 m 岸壁 2 バース 延長 370 m (工事中)

[既定計画] 0-13・14

緑地 7 ha (うち 4 ha 既設) [既定計画]

#### 道路

臨港道路新興津 1 号線 (区間 A) [既設の変更計画]

起点 新興津・興津地区港湾関連用地

終点 新興津・興津地区公共埠頭中央 4 車線

臨港道路新興津 1 号線 (区間 B) [既定計画]

起点 新興津・興津地区公共埠頭中央

終点 新興津・興津地区公共埠頭南端 4 車線

臨港道路興津線 (区間 A) [既設の変更計画]

起点 袖師臨港道路

終点 新興津・興津地区港湾関連用地内 4 車線

臨港道路興津線 (区間 B) [既定計画の変更計画]

起点 新興津・興津地区港湾関連用地内

終点 臨港道路新興津 1 号線 4 車線

臨港道路興津袖師線 (区間 A) [既定計画の変更計画]

起点 臨港道路興津線

終点 臨港道路興津袖師線（区間B） 2車線

#### 袖師地区

##### 道路

臨港道路興津袖師線（区間B） [既定計画の変更計画]

起点 臨港道路興津袖師線（区間A）

終点 臨港道路袖師第一埠頭3号道路 2車線

#### 江尻地区

水深4.5m 岸壁 延長130m [既定計画の変更計画]

E-11・12

#### 日の出地区

水深 12m 岸壁 延長480m（既設）HS-1・2

緑地 4ha（うち4ha既設） [既設の変更計画]

#### 袖師臨港道路（既設）

起点 国道1号

終点 国道149号 4車線

## (2) 幹線貨物輸送の拠点として機能するために必要な施設

今回計画している施設のうち、幹線貨物輸送の拠点として機能するために必要な施設は次のとおりである。

#### 新興津・興津地区

水深16m 岸壁2バース 延長560m

[既定計画の変更計画] S0-3・4

水深 15 m 岸壁 2 バース 延長 700 m (既設)

(コンテナ船用) S0-1・2

## 道路

臨港道路新興津 1 号線 (区間 A) [既設の変更計画]

起点 新興津・興津地区港湾関連用地

終点 新興津・興津地区公共埠頭中央 4 車線

臨港道路新興津 1 号線 (区間 B) [既定計画]

起点 新興津・興津地区公共埠頭中央

終点 新興津・興津地区公共埠頭南端 4 車線

臨港道路興津線 (区間 A) [既設の変更計画]

起点 袖師臨港道路

終点 新興津・興津地区港湾関連用地内 4 車線

臨港道路興津線 (区間 B) [既定計画の変更計画]

起点 新興津・興津地区港湾関連用地内

終点 臨港道路新興津 1 号線 4 車線

臨港道路興津袖師線 (区間 A) [既定計画の変更計画]

起点 臨港道路興津線

終点 臨港道路興津袖師線 (区間 B) 2 車線

## 袖師地区

水深 12 m 岸壁 2 バース 延長 480 m (RORO 船用)

[既設の変更計画] SD-7・8

## 道路

臨港道路興津袖師線 (区間 B) [既定計画の変更計画]

起点 臨港道路興津袖師線 (区間 A)

終点 臨港道路袖師第一埠頭 3 号道路 2 車線

臨港道路袖師第一埠頭 3 号道路 [既設の変更計画]

起点 袖師臨港道路

終点 袖師第一埠頭埠頭用地 4 車線

袖師臨港道路 (既設)

起点 国道 1 号

終点 国道 1 4 9 号 4 車線

#### 4 港湾施設の利用

##### (1) 物資補給等のための施設

貨物船、作業船等の待機並びに物資補給の用に対応するため、既存施設を有効に活用し、物資補給等のための施設を次のとおり計画する。

興津地区

水深 1 2 m 岸壁 2 バース 延長 4 4 0 m (物資補給岸壁)

[既設]

袖師地区

水深 1 0 m 岸壁 1 バース 延長 2 4 0 m (物資補給岸壁)

[既設]

水深 7. 5 m 岸壁 2 バース 延長 2 6 5 m (物資補給岸壁)

[既設]

## 5 その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項

### (1) 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化

燃料電池やカーボンニュートラルな電力など次世代型エネルギーの活用により、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を進めることで、地球温暖化防止に貢献していく。

特に、袖師地区は、民間企業が地産地消による自立型エネルギーの供給体制の整備や最新技術を活用したエネルギーの需給の効率化・多様化、更には、水素の活用の検討を先駆的に進めている。そこで、当該地区を「次世代型エネルギーの推進ゾーン」と位置付け、持続可能な地域づくりにも資するクリーンなエネルギーの供給体制を構築し、ここから港全域の脱炭素化に向けて取り組んでいく。

### (2) 港湾景観のさらなる向上

“みなとの魅力づくり”の視点から、恵まれた観光資源と融合した港湾景観の創出を図るため、行政や民間企業、市民の理解と協力のもと、「清水港・みなと色彩計画 ～美しいみなとまちづくり～」の進展に向けて取り組んでいく。

特に、日の出地区は、大型客船の入港時などに多くの人々でにぎわい、日常的にも地域住民の交流活動や憩いの場として利用されている。そこで、当該地区を「景観形成重点ゾーン」と位置付け、市街地の再開発などとも連携しながら周辺への景観向上の発信基地となるシンボリック空間づくりに力を注いでいく。



### (3) 放置等禁止区域等の指定

清水港では、港湾法（昭和25年法律第218号）第37条の1第1項の規定により、清水港の開発、利用又は保全上支障のある放置等の行為を禁止する区域及び同区域において放置等の行為を禁止する物件が指定されている。

### (4) 開発空間の留保

新興津・興津地区地先については、将来の貨物需要・土地需要に対応するための開発空間として留保し、今後、その具体化を検討する。