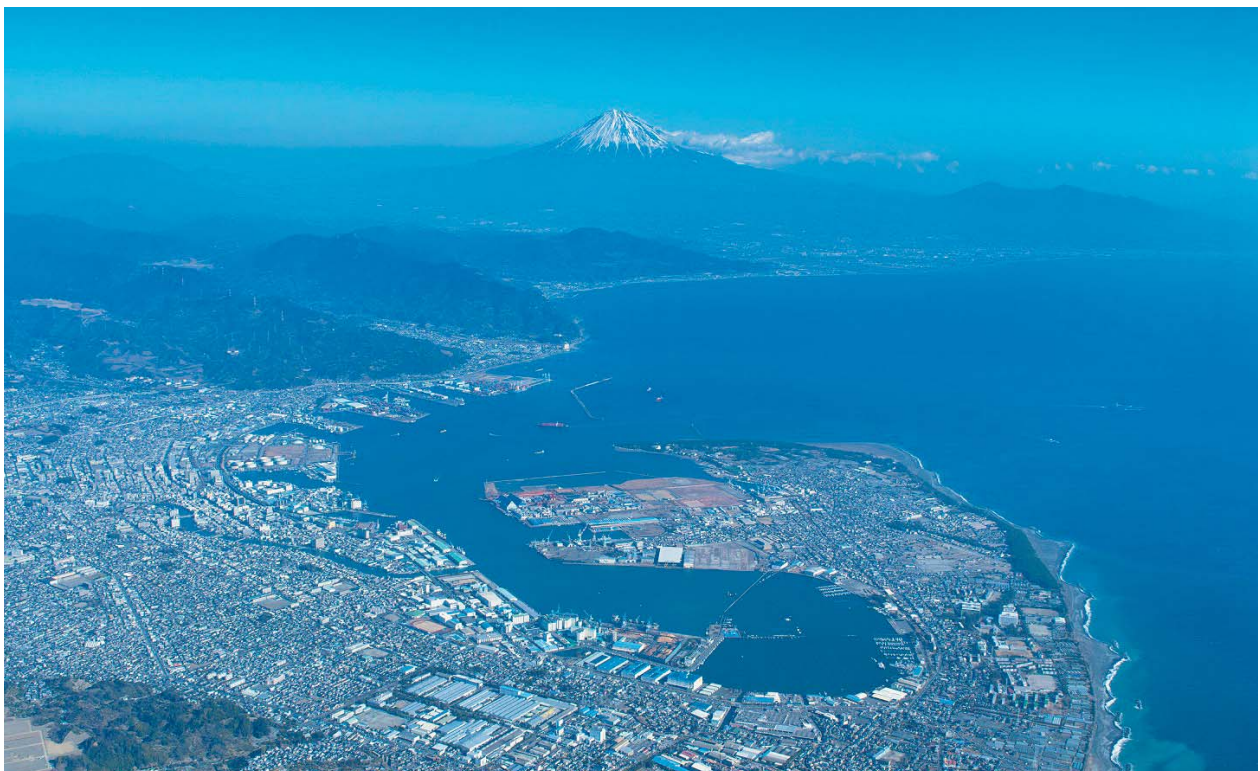


わが国には、2013年4月現在、港湾法に規定された994の港湾と、漁業法に規定された2,909の漁港があり、各種の港湾施設が整備され、ポートオーソリティ（港務局、港湾局）や地方自治体などの組織によって管理、運営されています。

中部9県（富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀）には、そのうち港湾が73港、漁港が287港、総数360港が整備されています。「中部の港湾探訪」では、物流機能を通じて広く、産業経済に寄与しているとの視点から、主として貿易港を対象に各県の国際拠点港湾および重要港湾を紹介していきます。第4回となる今回は清水港です。

## 第4回 清水港 富士を望む日本三大美港 清水港



写真提供：国土交通省中部地方整備局清水港湾事務所

### 1. 概要と沿革

#### （1）概要

清水港は静岡県静岡市清水区に位置し、日本一水深が深い駿河湾沿岸に面した港である。東側の三保半島が天然の防波堤となるほか、西側の有度山（日本平）をはじめ周囲の山々が防風の役目を果たしており、一年を通じて穏やかで使いやすい良港として古くから知られてきた。

東京と名古屋の中間点に位置し、半径300km圏内に国内人口の約60%、GDPの約70%が集中す

るといふ地の利もあって、早くから国際的な物流拠点として発展してきた。

その一方で、戦前からマグロ、カツオ漁など遠洋漁業の基地としても栄え、現在も冷凍マグロは全国トップの15.2万tで日本の水揚量の約46%を占めている。

清水港は、その背後に富士山がそびえる風光明媚な港としても知られており、神戸、長崎とともに「日本三大美港」のひとつに数えられている。また、エスパルスドリームプラザなど集客力の高い施設が整備されているほか、駿河湾フェリーの

就航、三保松原や日本平など近接地に有名観光地が点在するなど、レジャー拠点としての性格も持ち合わせている。

## (2) 沿革

当地が港として使われたもっとも古い記録は日本書紀で、飛鳥時代660年頃、斉明天皇の命によってここで軍船が建造され、船出したとされている。流通拠点として盛んに活用されるようになったのは江戸時代に入ってからで、巴川河口一帯に千石船が出入りし、江戸や大阪、東海地方各地との物産取り引きが盛んであった。

明治時代に入ると清水波止場が築造されて近代化の第一歩を踏み出す。明治政府のもと重要施設の近代化が進むなか、1896年に開港外貿易港に、続いて1899年には開港場の指定を受け、国際貿易港としてのスタートを切った。間もなく静岡県の特産品である茶のアメリカ輸出が始まったのを皮切りに、昭和初期からは貯木場が整備され木材輸入を開始した。また、同じく昭和初期、県内で開発されたマグロの油漬け缶詰（ツナ缶）が輸出されるようになった。

第二次大戦時には外国貿易が途絶したため施設も荒廃したが、戦後いち早く国による復旧築港が行われた。1950年に重要港湾に指定され、それとともに朝鮮戦争特需によって港勢が回復。さらに1952年には特定重要港湾に指定された。

高度経済成長期には製品輸出を軸に貨物取扱量は順調に増加していったが、昭和40年代中盤以降の貨物のコンテナ化の進展や、1973年のオイルショックを契機とした経済不況・円高経済のなか、港の性格を製品輸出主体から輸出入機能を併せ持つ方向への転換が求められた。これに対応すべく、埠頭の建設、大型クレーンの整備、臨港道路の整備などを進め、港湾機能の充実が図られてきた。

開港100年を迎えた1999年には、日の出地区の再開発事業によりドリームプラザ、清水マリナターミナルなどがオープンして賑わいの創出も図られた。2003年には新興津コンテナターミナルがオープン。2013年に同第2バースの一部供用が開始されてお

り、現在も港湾施設の拡充が継続されている。

なお、2011年に港湾法が改正され、清水港は現在、国際拠点港湾に指定されている。

## (3) アクセス

清水港の特徴のひとつとして、交通アクセスの良さが挙げられる。高速道路は、袖師地区から東名高速清水インターまで2 kmに満たない近さであり、新清水ジャンクションを経て新東名高速道路へのアクセスも容易である。2017年度には中部横断自動車道とも接続し、山梨県、長野県方面からのアクセスが約1時間短縮される。国道は1号、1号バイパス、149号、150号が清水港沿岸に通じている。

## (4) 運営の特色

清水港では、激化する港間競争に対応して、運営面の改革に早くから取り組んでおり、コンテナ荷役の24時間稼働、入港料・岸壁使用料などポートチャージ料の低料金設定などが行われている。

また、地元企業が共同で開発、運営する情報共同利用システムの「清水港VAN」は、船積の書類の手配からコンテナ搬出入手配までの港湾物流基本情報を提供し、業務のスピードアップと効率化を実現している。

## 2. 港勢

### (1) ものづくり県を支える港

静岡県は日本有数の「ものづくり県」であるが、貿易港である清水港の存在がその発展を促し、また静岡県の産業の発展によって清水港も港勢を拡大してきた。静岡県は、企業立地件数が全国2位、製造品出荷額が15兆4850億円と全国3位であり(2012年)、静岡県が生産地となるコンテナ貨物輸出量は2008年度の調査で42万7千tと全国3位、静岡県が消費地となる輸入量は35万8千tで全国9位となっている。

輸出入品目も、こうした静岡県の産業状況を反映している。清水港からの輸出品では、オートバ

イが22.8万台（全国の28.4%）と日本一である。これは、静岡県が小型オートバイの発祥地であり、国内二輪メーカーの主要4社のうち2社の主力工場が県西部に立地していることが大きい。他にはプラモデル2,380 t（60%）も輸出货量日本一である。輸入品では、ウナギ1,300 t（28%）、冷凍マグロ15.2万 t（74%）、空気入れ式ボール1,127 t（45.7%）、紅茶1.1万 t（72.8%）が輸入量日本一である。

（2）取扱貨物量

2013年の総取扱貨物量は1,481万 t で、うち輸出手が370万 t、輸入が594万 t、移出が141万 t、移入が376万 t となっている。輸出品目では自動車部品、産業機械、二輪自動車、輸入品目ではLNG（液化天然ガス）、紙・パルプ、化学薬品が上位を占めている。

外国貿易貨物量の推移（単位：千 t）

	輸出	輸入	計
2009年	3,128	5,179	8,307
2010年	3,838	6,645	10,483
2011年	3,830	6,346	10,176
2012年	3,753	6,248	10,001
2013年	3,702	5,936	9,638

出典：清水港管理局

外国貿易貨物の主な品目（2013年）

輸 出

品 目	%	貨物量 (t)
1 自動車部品	24%	903,791
2 産業機械	9%	329,460
3 二輪自動車	8%	288,740
4 紙・パルプ	6%	222,160
5 金属くず	3%	105,577
6 化学薬品	3%	103,230
7 文具・運動用品・楽器	3%	102,500
8 樹脂類	2%	67,820
9 染料・塗料・合成樹脂	2%	58,300
10 事務用機器	1%	46,700
その他	40%	1,473,321
合 計		3,701,599

輸 入

品 目	%	貨物量 (t)
1 LNG（液化天然ガス）	44%	2,613,868
2 紙・パルプ	8%	463,255
3 化学薬品	7%	416,381
4 豆類	5%	313,422
5 木材チップ	4%	215,429
6 製造食品	3%	172,760
7 とうもろこし	3%	163,516
8 麦	2%	105,286
9 自動車部品	1%	83,355
10 木製品	1%	80,090
その他	22%	1,308,981
合 計		5,936,343

出典：清水港管理局

コンテナ取扱個数の推移（平成13～25年）

単位：TEU

年	合 計	外国貿易			内国貿易		
		輸 出	輸 入	計	移 出	移 入	計
平成13年	393,243	183,524	137,758	321,282	18,463	53,498	71,961
平成14年	439,168	195,033	152,305	347,338	28,933	62,897	91,830
平成15年	467,826	209,229	165,333	374,562	31,528	61,736	93,264
平成16年	518,742	228,595	177,369	405,964	34,292	78,486	112,778
平成17年	534,441	230,136	181,207	411,343	39,138	83,960	123,098
平成18年	572,399	239,199	184,478	423,677	48,541	100,181	148,722
平成19年	567,479	239,424	191,401	430,825	44,447	92,207	136,654
平成20年	514,930	221,572	189,790	411,362	35,184	68,384	103,568
平成21年	391,682	171,801	152,724	324,525	25,632	41,525	67,157
平成22年	475,174	204,555	188,110	392,665	29,378	53,131	82,509
平成23年	500,431	215,790	195,386	411,176	28,893	60,362	89,255
平成24年	508,021	213,975	200,472	414,447	37,203	56,371	93,574
平成25年	498,726	210,307	197,296	407,603	38,435	52,688	91,123
(対前年比)	98.2%	98.3%	98.4%	98.3%	103.3%	93.5%	97.4%

(注) 数値は実入・空コンテナの合計

出典：清水港管理局

(3) コンテナ貨物

2013年の輸出・輸入に関わるコンテナ総取扱個数（空コンテナ含む）は、リーマンショック時の大幅な落ち込みから立ち直り、ここ3年間は50万TEUレベルで推移しており、5大港（東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港）、博多港に続き全国第7位となっている。このうち、外貿（実入り）コンテナの取り扱い量は35.7万TEUで対前年比100.3%となっている。

以前は輸出量が輸入量を大幅に超過していたが、昨今、静岡県内の企業が製造拠点を海外に移転した影響などにより、輸出がやや減少傾向となっている。

清水港の定期外航航路は、北米2航路、欧州1

航路、東南アジア9航路、中国・韓国11航路、南太平洋諸島1航路の全24航路となっている。トランシップ（途中での中継）を含め、世界約150港と結ばれている。

厳しい港間競争が繰り広げられている昨今、コンテナ取扱機能の拡充強化に向けたコンテナターミナルの整備を推進することを当面の目標としている。

(4) 貿易額

2013年の清水港貿易概況（名古屋税関清水税関支署）によると、清水港の貿易額（輸出入額）は2兆5,665億円で、内訳は輸出額が1兆7,192億円、輸入額が8,473億円となっている。全国順位では輸出が10位、輸入が19位である。貨物量が伸び悩む中、貿易額ベースでは右肩上がりの伸びを示している。

輸出品目では、自動車部品、原動機、二輪自動車類、電気回路の機器、加熱冷却用機器などが、輸入品目では魚介類及び同調製品、石油ガス類、有機化合物、自動車の部品、パルプなどが上位を占めている。

清水港貿易額の推移（単位：10億円）

	輸出	輸入	合計
平成21年	1,198	578	1,776
平成22年	1,455	669	2,124
平成23年	1,506	732	2,238
平成24年	1,617	753	2,370
平成25年	1,719	847	2,566

出典：名古屋税関清水税関支署



出典：清水港管理局

### 3. 現況

#### (1) 埠頭の特徴等

##### 新興津埠頭

清水港のコンテナ貨物の約6割を取り扱い、主に北米、欧州、東南アジア航路のコンテナ船が接岸する。耐震性に優れた5基の高性能ガントリークレーンが設置されている。<sup>(※1)</sup>コンテナターミナルの整備については後述する。



写真提供：清水港管理局

##### 興津第一埠頭

冷凍マグロ<sup>(※2)</sup>やパルプの荷揚げが行われている。

##### 興津第二埠頭

冷凍マグロ、パルプ、合板などの輸入貨物が荷揚げされるほか、空のコンテナ置き場<sup>(※3)</sup>としても活用されている。

##### 袖師第一埠頭

清水港のコンテナ貨物のおよそ4割を取り扱っており、主に中国、韓国、東南アジアおよび国内航路が接岸する。高性能ガントリークレーンが3基設置されているほか、コンテナの修理を行うメ

ンテナンスショップ、検査で不合格になった輸入コンテナ内の虫を駆除するための燻蒸施設<sup>くんじょう</sup>もある。また、埠頭の西側は原木置き場になっており、折戸地区の水面貯木場に代わる陸上貯木場として活用されている。

##### 袖師第二埠頭

1972年に県と民間企業が共同で建設。石油化学製品の輸入、鉄くずの輸出に使われている。また、メタノール（プラスチック原料）、エタノール（酒・消毒液の原料）、ガソリンや灯油などの石油類などの貯蔵設備がある。

##### 江尻埠頭

清水市街の近くに位置する古くからの漁港で、現在も主にマグロの水揚げ基地となっており埠頭内にある建物のほとんどが、零下70℃の超低温冷凍倉庫となっている。また、魚市場や魚介類の販売施設「清水魚市場 河岸の市」があり、年間100万人以上が来場して賑わっている。

江尻埠頭の付近には「メガフロート」を活用した海釣り公園があり、年間2万人ほどの利用があったが、2011年の福島第一原発事故にあたり、放射



写真提供：清水港管理局

(※1) 新興津埠頭のガントリークレーン

先端までの高さは105m、総重量は約1000t。高さは40mの位置に運転席がある。ブーム（腕）の長さは50mで、船側に倒すとコンテナ18列分届く。スプレッターと呼ばれる機械の四隅から爪（ツイストロック）を出し、コンテナの上の四隅にある鍵穴に引っ掛けてコンテナをつかむ。コンテナを積み下ろしする能力は一時間あたり33~35本程度。

(※2) マグロの冷凍運搬船

現地の漁船からマグロを積み替えて運ぶ運搬専用の船で、船内に零下60~70℃の大型冷凍庫を有する。漁場によっては気温が40℃にもものぼるため、船員は100℃の温度差がある中で作業を行うこともある。

(※3) 空コンテナ

清水港はコンテナでの輸入より輸出が多く、輸出貨物を詰む空コンテナが不足することもあるため、船会社は空コンテナを輸移入して対応している。

能に汚染された水を一時的に保管しておくため「メガフロート」が福島に運ばれ、公園は閉鎖された。

#### 日の出埠頭

清水港で最も古い埠頭で、1929年に築造された。貨物は、紙パルプ、水産品、木製品などが取り扱われる。また、マリントーミナルなどの諸施設が整備され、大型客船や帆船の入港、駿河湾フェリーの発着もあり、清水港におけるにぎわい・交流の拠点となっている。

#### 富士見埠頭

1952年に石炭埠頭として整備。1972年に石炭の取り扱いが終了して以降はバルク貨物の輸入拠点となっており、木材チップ、麦、とうもろこし、セメント等の荷揚げに使われている。木材チップの荷揚げ設備「チップ・アンローダー」(400 t / 1時間)、穀物の荷揚げ設備「ニューマチック・アンローダー」(300 t / 1時間)が設置され、埠頭の背後にはチップや穀物の工場が立地している。

#### 塚間地区、貝島地区

三保半島沿岸の地区で、工場が多数立地する。港内で発生した浚渫土しゅんせつや静岡市内で出た廃棄物などの埋め立て処理も行われている。

#### (2) にぎわいの中心となる日の出・江尻地区

清水区中心部の一角を占める日の出地区は、商業施設、観光施設、旅客船発着ターミナルが集積し、清水港におけるにぎわいの拠点となっている。

日の出地区は清水港開港の地であり、清水港の中核的埠頭として機能していた。しかし、1970年代後半の構造不況の影響により業績が悪化、1978年には国の「特定不況地域」の指定を受けた。これを契機に、旧清水市は1987年に市の将来ビジョンを検討する「マリニピア清水21推進協議会」を

設立、その特性を生かした「日の出地区ウォーターフロント再開発計画」を策定し、衰退しつつあった日の出地区の整備に乗り出すことになった。この一環として、開港100年にあたる1999年、中核施設となるドリームプラザ、マリニパークなどがオープンした。

JR清水駅に近い江尻地区は、清水港の中で漁港の性格が強い地域であり、魚市場が立地している。この好条件を生かして、観光客向けの商業施設「河岸の市 まぐろ館」が設置されている。また、主に通勤通学客の利用者が主体だが、三保〜塚間への水上バスの発着場もある。

静岡県が2014年に策定した「駿河湾港 整備基本計画」では、日の出地区で取り扱われている貨物を袖師地区にシフトし、港の見学ゾーンや集客ゾーンの創出、旅客船やフェリーターミナルの拡充および専用化の推進が掲げられている。また、静岡市が検討を進めている「清水都心ウォーターフロント活性化プラン」との連携も念頭に置かれており、日の出地区と江尻地区の交流拠点拡充、商店街との連携、両地区の回遊性向上を目指している。

#### (3) 日の出・江尻地区の主な施設

エスパルスドリームプラザ

船溜まりに面して建つ大型商業施設。「清水すしミュージアム・清水すし横丁」「ちびまる子ちゃんランド」「駿河みやげ横丁」など観光客をター



写真提供：清水港管理局

(※4) バルク貨物

穀物、塩、石炭、鉱石などのように、粉粒体のまま包装せず積み込まれる貨物。ばら積み貨物ともいう。

ゲットにした施設も入る。2008年には観覧車がオープンした。

#### 清水マリナーミナル

多目的ホール、会議場などがあるほか、駿河湾フェリー乗客の待合室としても利用されている。

#### 清水マリナーパーク

ボードウォークやイベント広場などが設けられている。1928年から1971年まで使用されていた貨車積施設が保存されており、「清水港テルファー」として国の登録有形文化財になっている。

#### フェルケール博物館

1978年に開設された「清水港湾資料館」を前身とし、1991年に日の出地区の再開発計画の一環として開館。清水港関連の歴史資料を展示している。

#### 清水魚市場 河岸の市

清水の仲卸業者が一般客に直接販売する日本初の施設として、清水魚市場内に2001年にオープン。2012年に魚市場が建て替えられたのに合わせて、飲食店を中心とした「まぐる館」も拡充オープンした。県外からの観光客も多く来店する。

#### (4) 駿河湾フェリー

駿河湾フェリーは、清水港と伊豆半島の土肥港を65分で結ぶ航路で、2002年から株式会社エスパルスドリームフェリーが1日4往復運航している。現在は「富士」が就航しており、最大522名の乗客と54台の乗用車の乗船が可能。観光振興の一環として、2013年に海上県道「県道223号清水港土肥線」に認定された。船上から眺める富士山の絶景が好評である。

このほか同社は、清水港内の遊覧船「清水港ベイクルーズ」や、江尻（清水駅東口）～日の出と三保～塚間を結ぶ「水上バス」も運航している。

#### (5) 客船・帆船の入港

清水港に初めて入港した大型客船は、1990年の



写真提供：静岡市

「クイーンエリザベス2」である。この時の日の出埠頭の盛況が契機となって、県民、市民に開かれた賑わいのある港づくりを目指す機運が高まり、同年「清水港客船誘致委員会」が設立された。精力的な誘致活動が功を奏し、以後毎年、多くの客船が寄港するようになった。2002年度以降は外国客船もほぼ毎年寄港しており、2014年には清水港に入港する客船としては過去最大となる「セレブリティ・ミレニアム」(90,228 t) が寄港して話題を呼んだ。また、大型帆船の寄港も多く、清水港の秋の風物詩となっている。

大型客船の寄港は、国際港としての清水港や観光県としての静岡県を世界に向けて発信する絶好の機会であることから、官民一体となって誘致活動を行うとともに、寄港時には歓迎行事を行っている。2013年に富士山が世界文化遺産登録され、三保松原も構成資産となったことで、2014年度には延べ15隻もの客船、帆船が寄港した。

外国客船、国内客船、帆船などの寄港による1年間の経済効果は、2010年度の静岡市調査で、4億3,800万円と試算された。

### （6）清水港みなと色彩計画

古くから日本三大美港のひとつに数えられる清水港だが、戦後の経済成長の過程で港湾設備の増強や一帯の工業化が進み、景観的に秩序の無い状態が問題視されてきた。そこで、自然景観と調和するよう人工的な建造物などの色彩をコントロールし、美しく、機能的で、活気や潤いのある港づくりをめざす「清水港みなと色彩計画」が1992年に策定され、産官学一体となって現在も事業を推進している。

この計画では、主要な建物やガントリークレーンなど清水港にとってシンボリックな施設を、港のシンボルカラーであるアクアブルーとホワイトに塗装することを主軸としている。すべての色彩を一度に変更することは不可能なので、施設の塩害防止塗装の更新時期に合わせて、協力事業者がアドバイザー会議の助言を受けて順次塗り替えを実施している。

全国に先駆けて実施されたこの事業は高い評価を得ており、他港でも導入されるようになった。



写真提供：静岡市

## 4. 進行中・計画中の事業

### （1）新興津コンテナターミナルの整備

従来、袖師第一埠頭の「袖師コンテナターミナル」と新興津埠頭の「新興津コンテナターミナル第1バース」がコンテナ基地として活用されてきたが、さまざまな問題点を抱えていた。最大の懸案事項は、利用増に対して十分な対応ができず混雑が常態化していたことで、このため、船の岸壁



写真提供：清水港管理局

利用待ちの発生や荷役機械の作業効率が低下していた。また、積み替え貨物を扱う際に公道を使用して埠頭間輸送を行っていたため、コストと時間がかかっていたことも指摘されていた。

こうした諸問題を解消するため、新興津埠頭に第2バースが建設され、水深15mの耐震強化岸壁2バース700mと、18列対応ガントリークレーン5基が整備された。2013年5月にその一部の供用を開始したが、5年以内をめどに全面供用できるよう、現在も整備が進められている。

第2バースにより、大型コンテナ船が喫水調整（他の港で先に荷物を降ろし、船を軽くすること）せずに2隻同時に接岸することが可能となった。また、貨物の多くも埠頭内で積み替えが可能となり、利便性が大幅に向上した。整備効果としては、岸壁利用待ちが年間約104時間解消（金額換算で約4,000万円）され、積み替え貨物の年間取扱量が約12倍に増加、清水港全体の荷役能力が約36%向上したことが指摘されている。

2014年4月に策定された「駿河湾港整備基本計画」では、今後、袖師埠頭と新興津埠頭に分散したターミナル機能を新興津・興津地区に集中させ、更なるコンテナ取り扱い機能の効率化を図る方針となっている。これに基づき、15～30年後の完成を目標に連続4バース化の整備が計画されている。

### （2）バルク取り扱い機能の改良・集約化

富士見地区はバルク貨物の輸入基地となっているが、現在は水深12mしかなく、大型船舶の入港



には減載入港や満潮時入港するなど非効率な運用を強いられているのが現状である。そこで、水深を14mとし、7万tクラスの大型船が満載状態で直接入港できるよう計画されている。現在は、施工方法や工事中の航行安全対策などが検討されているところである。

また、駿河湾港整備基本計画では、富士見地区以外に分散しているバルク取り扱い機能のうち、興津、日の出埠頭の機能を、15～30年後をめぐり袖師第1埠頭へ集約することを計画している。袖師第1埠頭では、パルプ船の大型化に対応するため、袖師第7・8号岸壁を水深12m、延長480mから水深15m、延長300mと水深12m、延長180mに改良する計画となっている。

### (3) 日の出地区における魅力ある空間の創出

にぎわい・交流の拠点として整備が進められてきた日の出地区において、さらなる活気を喚起することを目的に、日の出4・5号岸壁がクルーズ専用埠頭に改修される予定である。5年後をめぐり日の出4・5号上屋および6号上屋機能を興津第2埠頭へ移転し、5～15年後をめぐりクルーズ専用埠頭が整備される。

### (4) 興津地区の緑地・人工海浜事業

興津埠頭、新興津埠頭の一帯は、かつて白砂青松の風光明媚な興津海岸として知られていた。埠頭建設によって失われた海岸を復元するため、背後緑地と一体となった人工海浜の整備が進められている。そのうち、すでに新興津埠頭の隣接地にグラウンドおよび多目的広場は完成しており、現在は400mの人工海浜の工事が進行中で、将来的には全長800mの人工海浜が出現する予定である。

### (5) 防災対策の強化

静岡県では、1976年に東海地震説が発表されたことを受け、積極的に地震対策に取り組んできた。清水港においても、想定される東海地震による津波浸水被害を防ぐため、防潮堤などの整備を進めてきた経緯がある。

東日本大震災以降は、2013年5月に策定された「地震・津波対策アクションプログラム2013」に基づき、地震・津波対策を推進している。すでに実施された対策としては、避難所までの避難方向を示した路面サインや津波緊急避難所の案内看板の設置、埠頭内の既設照明塔に避難場所としての踊り場の設置などがある。

また、東日本大震災時には、港湾施設の破損により長期にわたり港湾物流機能が停滞し、地域の経済活動に多大な影響を及ぼしたことを受け、2013年度に港湾関係者や行政からなる「清水港防災対策連絡協議会」が新設された。この協議会では、避難誘導や円滑な緊急物資輸送、港湾物流機能の早期復旧などの対策をまとめた「清水港みなと機能継続計画（港湾BCP）」の策定が進められており、2014年度中に完成する。

中部地方整備局では、発生頻度の高い津波（L1津波）を超える津波が発生した場合でも効果のある「粘り強い構造の防波堤」への改良を進めており、清水港でも、新興津防波堤および外港防波堤の改良工事を2018年度までの予定で実施している。このほか、新興津防波堤の延伸工事、興津第2埠頭の耐震強化岸壁の整備工事も進められている。

## 5. インタビュー

今回は、国土交通省中部地方整備局清水港湾事務所長 加賀谷俊和氏、静岡県清水港管理局長 原隆一氏のお二人にお話しをお伺いしました。



原 隆一氏

加賀谷 俊和氏

### 国土交通省中部地方整備局清水港湾事務所長 加賀谷 俊和氏

#### プロフィール

- 1999年3月 東北大学大学院工学研究科修士課程 修了
- 1999年4月 運輸省 採用
- 2001年4月 国土交通省中部地方整備局企画部企画課企画第二係長
- 2005年4月 国土交通省東北地方整備局北上川下流河川事務所調査課長
- 2007年4月 国土交通省関東地方整備局港湾空港部港湾計画課課長補佐
- 2008年4月 国土交通省関東地方整備局港湾空港部港湾計画課長
- 2009年7月 国土交通省人事院人材局交流派遣専門員（株式会社商船三井）
- 2011年7月 国土交通省港湾局国際・環境課国際企画室課長補佐
- 2012年4月 国土交通省港湾局産業港湾課国際調整官
- 2013年2月 国土交通省中部地方整備局清水港湾事務所長

### 静岡県清水港管理局長 原 隆一氏

#### プロフィール

- 1980年3月 東北大学大学院修士課程土木工学科 修了
- 1980年4月 静岡県庁 入庁
- 2010年3月 静岡県建設部管理局技監
- 2010年4月 静岡市建設局土木理事
- 2012年4月 静岡県企業局理事
- 2013年4月 静岡県清水港管理局長

ー清水港管理局の組織概要からお聞かせ下さい。

原 管理局には局長、事務次長、技監がおり、5課体制を取っています。総務課7人、企画振興課7人、管理課6人、港営課8人、整備課8人の5課36人、非常勤の3人で業務を行っています。

総務課は予算管理、入札執行などを担当しています。企画振興課はポートセールス、広報宣伝、みなと色彩計画などを受け持っています。この課には技術者もあり、工事の検査なども行っています。管理課は用地や港内の施設の適正な維持管理を担当するほか、テロ対策や指定管理者のとりまとめなどもこの課の業務に含まれます。港営課は、入港船舶の出入りの調整、施設や入港料の徴収などが主な業務になっています。巴川に不法係留されていたプレジャーボート対策にも取り組み、これは昨年度でだいたい終了しています。整備課は、港湾計画に基づいて国交省と調整しながら、港湾施設や荷役機械などを整備していくのが仕事です。

ー清水港湾事務所についてお聞かせください。

加賀谷 清水港湾事務所は国土交通省中部地方整備局の下部組織で、静岡県内で国が実施する港の整備を担当しており、清水港、御前崎港、田子の浦港、下田港の4港を管轄しています。本事務所を清水に、他の3港に出先の事務所を設置し、それぞれの港湾施設の整備の監督などを行っています。清水港湾事務所では、現場の事業の実施および監督のほかに、事業計画の策定や、事務所が発注する工事の調達などを行っています。事務所全体では職員が28名、非常勤職員を含めると37名で業務にあたっています。

ー港の利用者、利用状況についてお聞かせください。

原 他地域の港は県外の利用者も多いですが、静岡県は「ものづくり県」と言われているように製造品企業が多く、材料の輸入や製品の輸出などで県内企業のおよそ6割に利用していただいています。地元にとっては身近な港と言えますが、逆に4割もの企業が県外の港を使っているわけでもあ

り、より地元企業に活用していただけるよう、ポートセールスをしていく必要があります。

加賀谷 輸出のうち96.3%をコンテナが占めており、そのうち4分の1くらいは自動車部品です。これは、二輪も含めた輸送機械の部品などを製造する企業が多い静岡県の特徴といえます。他には紙・パルプなども多くなっています。自動車部品メーカーは県西部に集中していますが、静岡市でも家電などの電機・機械メーカーが数多くあり、清水港はそれらの輸出拠点になっています。

県内の総生産は15.8兆円にのぼりますが、そのうち清水港を利用する企業が生み出している利益、付加価値創出額を計算すると2兆円ぐらいあります。また、雇用創出効果は県内就業者数の13.4%（約37万人）にのぼります。これらのことは、港が地域経済になくてはならない存在であるということを表しています。

ー清水港が365日24時間の荷役体制を我が国で初めて実施したことに関してお聞かせください。

原 サービス面でも全国に先駆け、24時間の港湾フルオープンの運営体制を整えており、夜間サービスも充実しています。また、入港料および公共料金のトータルでは5大港との比較で最低水準となっています。これらは、地域住民や運送業界などの方々のご理解があって実現したものです。

ー新興津埠頭第2バースの完成についてお聞かせください。

加賀谷 新興津コンテナターミナル整備は、2013年5月に第2バースの供用が開始され、現在も整備事業を継続して行っています。国の事業としては防波堤整備があり、県の事業としては背後の供用地および臨港道路の整備が残っています。防波堤については2015年度の完成を目指しています。

1、2号バースあわせて延長700m、水深は15mで、耐震強化岸壁になっています。またガントリークレーンも18列が対応でき、高規格の大型船も2隻同時に着岸できるコンテナターミナルになりました。航路は水深22mなので浚渫しゅんせつする必要は

ありませんでしたし、アクセスもしやすいのが特徴です。

原 新興津埠頭の場所にはかつて「清見潟」という浜がありました。埠頭工事に伴って漁港を移動した際、これを復活させる意味で人工海浜を作ることとし、本来は新漁港と同時に着工すべきでしたが、諸々の事情で遅れてしまいました。管理局としてはその工事が大きな課題でしたが、各方面のご協力が得られ、確実に完成するめどが立ちました。

—背後に山が迫り陸地部分が少ないという指摘もあります。コンテナやシャーシの置き場所などに苦勞されてきたとも思いますが。

原 第2バースが完成しましたので、さまざまな面で調整して行えるようにはなってきました。現在、背後地を埋め立ててバックヤードを拡充しているところで、完成すればそれなりの空間が確保できると思います。

### 【観光】

—観光や学習での利用についてはいかがでしょうか。

加賀谷 清水港は、国際拠点港湾の中で最も小規模でありながら、コンテナ貨物、穀物、セメントなどのバルク貨物、LNGなどのエネルギーなどを扱う総合港湾です。このため、小学校の総合学習などで貿易や港を学習するには最適で、県内外の小学校から視察対応の依頼があります。その場合、静岡市の小学校は市が、県内の他の小学校などは管理局が、県外からだとは清水港湾事務所が案内しています。最近では首都圏中央連絡自動車道（以下、「圏央道」）の開通などでアクセスがよくなり、県外からのお客さんが多くなったように感じます。

原 富士山が世界文化遺産に登録された影響もあり、観光客は増えています。注目されている観光

施設としては、JR清水駅のすぐ近くにある「河岸の市」があります。平日でも県外ナンバーが多い状況ですが、2017年度に中部横断自動車道（以下、「中部横断道」）が開通するとさらなる利用客増加が見込まれるので、駐車場をなんとかしないと、という話も出ています。

加賀谷 世界文化遺産に登録されたことでクルーズ船の寄港隻数が増加しており、2014年は前年から倍増し、12隻になっています。しかも客船が大型化しており、2014年には清水港過去最大の9万tクラスの豪華客船「セレブリティ・ミレニアム」が寄港しました。さらに2015年には、11万tクラスの「ダイヤモンドプリンセス」が寄港予定です。こういった大型客船にも対応できる港に変えて行かなければなりません。

原 やはり富士山に興味を持たれている外国の方は多いですね。「セレブリティ・ミレニアム」の船内では清水港を「Mt. Fuji Shimizu Port」と紹介していたそうで、清水港に行けば富士山が見えるという宣伝がされているようです。旅行会社も、富士山を目的地にしたいという考えがあるのではないのでしょうか。

これらの客船が入港する日の出埠頭には、外国からの貨物船も接岸します。しかし、いずれ日の出埠頭はにぎわいの地区にしたいです。客船が来るたびにSOLASフェンス<sup>(※5)</sup>を移動しているので、外国貨物の扱いを他の埠頭に移せばSOLASフェンスが取れ、にぎわい空間として利用できると考えています。どのタイミングで行うかは難しい面もありますが。

—富士山を背景にした美しい港の価値をより高めるための「みなと色彩計画」は、他港でも導入され全国に広まっていますが、この取り組みについてお聞かせください。

原 1992年から東海大学の先生が中心となって取り組んでいます。一般的な港のガントリークレー

(※5) SOLAS

船舶の安全性確保のための規則を定める多国間条約の名称である。The International Convention for the Safety of Life at SeaであるためSOLAS条約とも呼ばれる。最近では2001年のアメリカ同時多発テロを契機に2002年に改正が行われ（改正SOLAS条約）、テロ対策として港湾関連施設についても侵入防止等の保安対策を強化することが義務付けられた。

ンなどは航空法に基づき赤白の塗装になっていますが、清水港では障害灯をつけることで法律の問題をクリアし、白とアクアブルーを基本色として塗装しています。ガントリークレーンは県が自主的に塗装しました。企業への強制はできませんが、剥げ落ちて塗り替えなければいけないタイミングに、推進協議会を通じてお願いしています。その結果、全体的に美しい港になってきたと思います。この事業も、見学や研修などの際には紹介しています。

この取り組みに助成などはありませんが、塗りの替えの時期を見計らってお願いしているので、企業にとっても金銭的負担はさほどないのではないのでしょうか。ただ、障害灯の取り付け費用の関係で難しいといわれる場合もあります。

また最近、ソーラーパネルを設置している港周辺の企業が、景観に配慮して黒でなく他の色を取り入れている事例もあります。

#### －防災対策の現状と計画についてお聞かせください。

原 静岡県は2013年度に「第4次地震被害想定」を策定しました。これまで耐震岸壁の建設やガントリークレーンの免震工事など施設的な整備は国土交通省にやっていただき、県では避難路や避難タワーの整備などを行いました。しかし、全体的にBCPをしっかり作ってほしいという要望が非常に多くなっています。やはり、地震発生時にいかに早く復旧できるか、緊急物資をいかに早く受け入れるかが重要です。2013年にはBCPを作るべく企業や行政などおよそ35団体が集まって「防災対策連絡協議会」を立ち上げ、2014年度中に策定する予定です。

清水港の背後には市街地もありますので、津波対策として防潮堤を整備する必要もあります。国の高さ基準が見直されたので、それに合わせるべく、委員会を立ち上げ、地元と調整しながら進めています。

#### －清水港は災害に強いイメージがあります。

原 緊急物資の第一次受け入れ先になっていますね。

加賀谷 高速道路が港のすぐ近くに通じているのは大きいですね。それらを活用して県内各地へ緊急物資が運べると考えています。

#### －清水港の将来計画、展望、利用促進についてお聞かせください。

加賀谷 物流に関していうと、2014年に圏央道が東名高速道路、中央自動車道、関越自動車道と接続し、2015年度には新東名高速道路が、2017年度には中部横断道が全通予定など、道路のネットワークが大きく変わってきています。清水港は中京圏と首都圏に挟まれているといわれますが、2つの大きい市場に近いことが強みともいえます。

原 東西市場の真ん中に位置し、インターを降りたらすぐ港というのは、輸入の面からも有利です。また、混雑していないのもセールスポイントです。清水港のリードタイムは14分くらいというデータがありますが、東京では1時間かそれ以上かかるとも言われています。東京などで賄いきれない部分に、うまく対応できるのではないのでしょうか。清水港は東京や名古屋と競う必要は全くなく、はざまでもうまく活路を見いだすことを考えていかなければなりません。