

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5回となる今回は御前崎港と田子の浦港です。

第5回 御前崎港、田子の浦港 立地条件を生かし、地域経済に貢献

I. 御前崎港



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

(1) 概要

御前崎港は静岡県御前崎市および牧之原市に位置し、駿河湾口に面した港である。太平洋と駿河湾を隔てる小半島が天然の防波堤の役割を果たしているため、早くから避難港として利用されてきた。太平洋からすぐに入港できる利便性を持っており、高度成長期以降は清水港の補完的役割を果たすべく、木材港として整備が進められた。

1975年に重要港湾に指定されて以降は、物流拠点港として整備が進められた。御前崎港の背後圏となる静岡県中・西部地方は自動車、楽器をはじめとする工業製品の生産拠点を有しており、それらを支える港として、地域にとっての重要度はきわめて高い。近年は国際物流ターミナルの供用が開始され、コンテナ航路が就航するなど港湾機能の充実が図られている。また、港と高速道路や空港を結ぶ高規格幹線道路が開通しており、利用環境も向上してきている。

一方、御前崎は風光明媚で、観光地としても親しまれてきた。御前崎港の一角には人工海浜も整備されており、海水浴や磯遊び、ウィンドサーフィンなどレジャーでの利用も多い。

(2) 沿革

太平洋と駿河湾に挟まれた御前崎港は、古くから太平洋を航行する船舶の避難場所として利用されてきた。地元の要望もあって1936年には避難港に指定されたが、間もなく戦時体制に入り、実際に避難港としての整備が進められたのは戦後になってからである。工事は1948年から1960年にかけて実施され、1,167mの東防波堤と35,000㎡・水深5mの泊地完成した。

1951年に地方港湾に指定されたことを受け、1959年度から1969年度にかけてふ頭やケーソンヤードなどが整備され、砂利、砂、水産品などが扱われるようになった。高度成長期に入ると、住宅資材としての外国産木材需要が高まり、清水港を補完するため木材港としての整備が進められた。これにより、水深7.5mの中央ふ頭1・2号岸壁などが完成し、1971年には関税法による開港の指定を受けたことで、木材輸入は飛躍的に増大した。

こうした港勢の進展に伴い、1975年には重要港湾に指定される。この頃から、木材港としてだけでなく、静岡県中西部の物流拠点として多目的な利用を目指し、1976年に「御前崎港港湾計画」を策定した。その後は、1980年代から2000年代にかけて大型船に対応する整備やふ頭の増設など、港湾機能の拡充が継続的に図られ、1991年にはRORO船(※1)による定期航路の開港、1997年には完成自動車の輸出開始、2004年にはコンテナクレーンを備えた国際物流ターミナルの供用開始および外国定期コンテナ船の運航開始と、その役割を年々高めてきた。

また、2010年には「新規の直轄港湾整備事業着手対象となる港湾」の43港のうちの1つに選定された。

(3) アクセス

御前崎港は静岡県中西部地方の南端に位置し、最寄りの東名高速道路相良牧之原インターチェンジまで約20kmと、清水港や田子の浦港に比べて若干不利であった。これを解消するため、港と高速道路を結ぶ高規格道路「金谷御前崎連絡道路」の整備が1990年代初頭より進められ、現在は富士山静岡空港付近から東名高速相良牧之原インターチェンジを経て御前崎港に至る区間が開通しており、アクセスは至便になった。この道路は将来、新東名高速道路金谷島田インターチェンジまで延長される予定になっている。

2. 港勢

(1) 取り扱い貨物

日本有数の「ものづくり県」である静岡県にあって、御前崎港の立地する中西部地方はとりわけ自動車生産が盛んである。御前崎港の貨物取り扱いも自動車関連が主力となっており、外国貨物貿易については、ヨーロッパ方面に輸出されるスズキ株式会社(※2)（以下、「スズキ」）の完成自動車を中心となっている。また、自動車部品や二輪車の輸出品も多く、約9割が自動車関連となっている。

2004年に国際物流ターミナルの供用を開始し、外航定期コンテナ船が就航して以降、貨物量は順調に伸び、2008年には450万tを超えた。しかし、リーマンショックによる世界不況の影響を受け、翌年には3分の2ほどに落ち込んだ。2010、2011年は漸増したものの、2012、2013、2014年は3年連続で漸減した。2014年の取扱貨物量は270万tであり、うち輸出は約29%の78万tで、内訳は完成自動車が約6割、自動車部品が約3割となっている。

国内貨物は移出が約41%の112万tで、RORO船による九州方面への自動車部品を筆頭に、紙・パルプ、アルミなどが多い。また、移入が約25%の66万tで、輸送機械や化学工業品、輸送用容器が中心である。

(※1) 車輪甲板を持つ貨物船のこと。ガントリークレーンなどの大型設備を使わず、直接自動車を船に積み込むことができる。

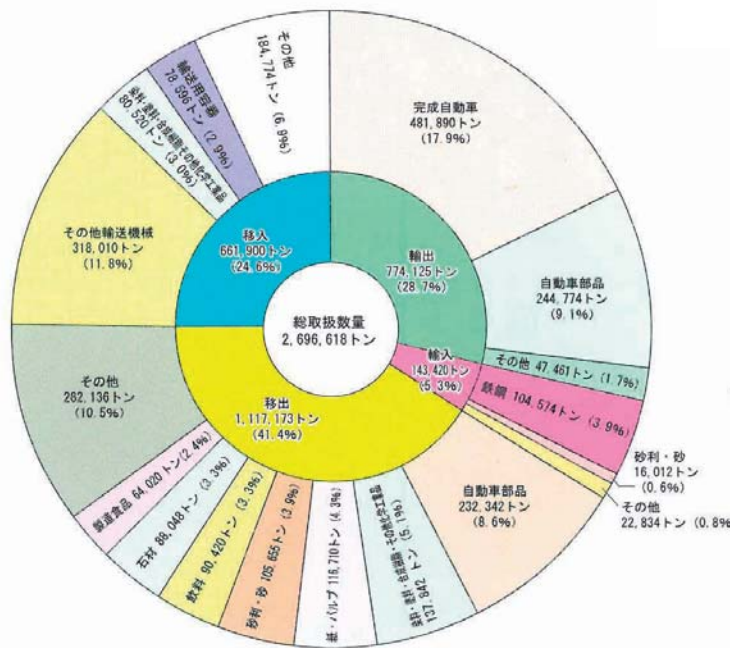
(※2) 静岡県浜松市に本社を置き、静岡県西部地方では牧之原市、掛川市、浜松市、磐田市、浜松市、湖西市に生産拠点がある。

(2) コンテナ貨物と定期航路

コンテナの取り扱いは、2004年から始まり、最大は2007年の5万1千TEUである。2014年は3万2千TEUで、取り扱っている貨物としては、完成自動車や自動車関連部品が全体の約9割を占めており、そのほかに紙やパルプなども扱っている。

西埠頭国際物流ターミナルを利用している国際コンテナ定期航路は、4月30日現在、日本・韓国(※3)フィーダー航路、日本・中国寧波フィーダー航路および日本・タイ・ベトナム航路(2015年4月新規開設)が週1便運航されている。また、国内のコンテナ定期航路は、東海地方と関東地方を結ぶ航路が週1便寄港している。

取扱貨物の品目内訳 (2014年)



出典：御前崎港要覧 2015 より作図

コンテナ貨物取扱個数の推移

単位：TEU

	合計	外貨貨物			内貨貨物		
		輸出	輸入	計	移出	移入	計
平成16年	2,517	2,011	58	2,069	0	448	448
平成17年	30,888	15,403	4,783	20,186	2,448	8,254	10,702
平成18年	44,780	16,466	6,051	22,517	8,094	14,169	22,263
平成19年	50,668	18,970	8,686	27,656	7,456	15,556	23,012
平成20年	47,388	20,434	10,510	30,944	5,633	10,811	16,444
平成21年	32,671	13,441	3,033	16,474	3,860	12,337	16,197
平成22年	20,651	9,014	2,454	11,468	5,022	4,161	9,183
平成23年	33,575	15,680	7,424	23,104	5,878	4,593	10,471
平成24年	35,962	15,058	8,784	23,842	5,275	6,845	12,120
平成25年	32,599	14,475	7,549	22,024	3,036	7,539	10,575
平成26年	31,565	12,252	6,548	18,800	4,406	8,359	12,765
(対前年比)	96.8%	84.6%	86.7%	85.4%	145.1%	110.9%	120.7%

□内貨貨物：御前崎港と国内港湾との間で直接取引(コンテナ船輸送)された貨物。

□外貨貨物：御前崎港と外国港湾との間で直接取引(同)された貨物。

□TEU：20フィートタイプのコンテナに換算したコンテナ個数の単位。Twenty-foot Equivalent Unit の略。

出典：国土交通省中部地方整備局清水港湾事務所

(※3) 基幹港湾とその他の港湾を結ぶ支線的な航路のこと。

一方、西埠頭1・2号岸壁を利用しているRO-RO船の定期航路は、東京と福岡県苅田港、大分県大分港を結ぶ航路が週4便寄港している。

3. 現況および進行中の事業

(1) 女岩地区の整備状況

物流拠点の御前崎港の核となっているのは女岩地区（西ふ頭）である。1985年に1・2号岸壁が完成したのを皮切りに、2003年までに10号岸壁までが完成している。主要貨物である完成自動車および自動車関連部品は、1・2号岸壁と10号岸壁で扱っている。

1・2号岸壁は延長510.8m、水深12mで、3万tの貨物船が接岸でき、ここから自動車運搬船によって完成自動車が輸出されており、広大な背後地はモータープールとなっている。

10号岸壁は、2003年に国際物流ターミナルとして整備された延長280m、水深14mの耐震強化岸壁で、16列5段積みのガントリークレーンが2基稼働しており、震災時には物流機能を維持するとともに緊急物資の受け入れを担うこととなる。また3・4号岸壁も延長260m、水深7.5mの耐震強化岸壁として、震災時には同様の役割を担うこととなる。

(2) 防波堤の整備

安全で効率的な荷役と航行船舶の避難可能水域確保のため、女岩地区沖の防波堤整備が国土交通省の直轄事業として1974年から開始された。西防波堤870mは既に完工しており、現在は東防波堤1,200mの整備を進めている。

現在、西防波堤では2013年から「粘り強い構造化」への改良工事が推進されている。これは、津波による防波堤の破壊を防ぐ構造に改良するもので、中部地方整備局が名古屋港とともに全国に先駆けて工事に着手した。同工事は2016年度に完了する予定である。

(3) 津波対策

2013年に公表された「静岡県第4次地震被害想定」によると、駿河トラフ・南海トラフ沿いで発生する地震動レベル2の地震・津波における津波浸水深は御前崎港周辺では10~20mと想定されている。このような状況を踏まえ、背後地域の被害軽減や発生後の復旧・復興等を促進することを目標とし、防波堤を越えるような津波に対しても崩壊せずに減災効果を発揮させるべく、西防波堤と東防波堤の「粘り強い構造化」への改良が進められている。

さらに、既存海岸保全施設のかさ上げや無堤区間における防潮堤を整備するとともに、耐震性や耐津波性の高い構造へ施設改良を行うなど、津波防護ラインの早期整備を図っていくとしている。

また、港内労働者や来訪者などの港内滞留者が津波から安全に避難できる体制を確保するため、津波高や津波到達時間などから避難困難区域を特定し、女岩地区で2箇所の津波避難施設の整備が計画されている。

このほか2009年には、御前崎港沖約22km、水深約120mの位置に、通常は波浪観測を行いながら、津波の際には沖合の観測情報を、GPS衛星を使つて的確に伝達するための「GPS波浪計」が設置された。

(4) 市民のための港湾づくり

御前崎港の港湾区域の東部に位置する下岬地区したみさきは、海洋レクリエーション拠点となっている。海水浴場や公園、キャンプ場などが一体化した「マリパーク御前崎」が整備されているほか、隣接地に物販・飲食施設の「海鮮なぶら市場」や観光案内施設「なぶら館」がある。また、西部に位置する地頭方地区じとうがたには「御前崎港マリーナ」が整備されている。

II. 田子の浦港



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

(1) 概要

田子の浦港は駿河湾最奥部に位置し、富士山麓に広がる工業地帯に近接する港である。古くは吉原湊と呼ばれ、背景に富士山を控えた美港として知られてきた。岳南地方は近代以降、豊富な森林資源を背景に製紙・パルプ工業が発達してきたが、高度成長期に製紙産業を核とする大工業地帯の建設が岳南地域で計画され、その輸送拠点として建設されたのが田子の浦港である。海底地形が急しゅんなため、掘込式港湾として整備されたが、中央埠頭地区の岸壁は水深が9mしかなかったため、3万t級の大型貨物船の船舶が入港できなかった。これをジャケット工法^(※4)にて水深12mに改良し、大型貨物船も利用できるようになった。

また、岳南地域は従来の製紙産業だけでなく化学繊維、自動車関連、食品加工産業なども進出し

て工業地帯として拡大し、それに伴い港も整備が進められ、静岡県東部の物流拠点として発展した。静岡県では清水港に次ぐ第2位の貨物港となっている。

(2) 沿革

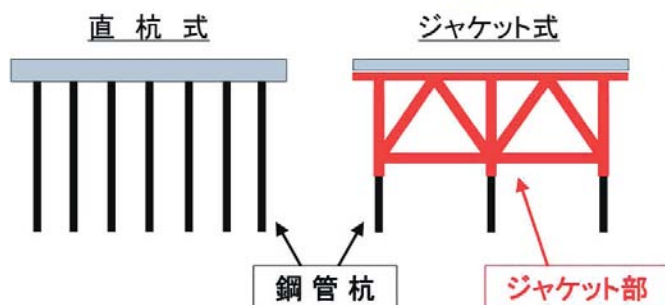
田子の浦港は昭和30年代、静岡県が策定した総合開発計画に基づく駿河湾臨海工業地帯の拠点となる「工業港」として建設が計画され、1958年に着工した。海岸には富士川から運ばれる大量の砂が堆積し、港湾建設には厳しい自然条件だったが、着工から3年後の1961年には掘り込みと一部の岸壁が完成し、開港式が挙行された。その後も順次、岸壁やふ頭が整備され、1969年に現在の港湾形状がおおむね完成した。その間、1964年に重要港湾に指定、1966年に関税法による開港に指定された。背後地に旭化成工業株式会社や日本食品加工株式会社の工場、大昭和製紙株式会社のチップヤード

(※4) 工場で鋼管のトラス構造物(ジャケット)を製作し、現場で打設した杭に固定する方法。上着(ジャケット)を羽織るように見えることから、ジャケット工法と言われる。

◆ジャケット式岸壁の特徴

従来の直杭式と比較して…

- ① 施工期間が短縮できる(施設の早期供用が可能)
- ② 地震時の変位が小さい(地震に強い)
- ③ 鋼管杭の本数が削減できる(経済的)



提供：国土交通省中部地方整備局清水港湾事務所

なども設置された。

一方、工業地帯の生産増加に伴い、工場排水による港内の汚泥堆積が問題視されてきた。この対策として、1971年から1981年にかけて4次にわたる浚渫作業を実施。これによって環境が大幅に改善された。

以後も、岸壁の新設やふ頭の改修工事が行われ、2005年からは岸壁の耐震補強と船舶の大型化に伴う岸壁水深不足解消などを目的とする工事が国の直轄事業として着手された。これにより、2011年には中央2号岸壁の水深12m化が完了、現在は水深9mの航路を12m化する浚渫工事を行っている。

(3) アクセス

港の北側に接して国道1号が通じているほか、東名高速道路富士インターチェンジまで約4km、新東名高速道路新富士インターチェンジまで約6kmと、アクセスは至便である。2017年度に予定されている中部横断自動車道の開通により、山梨県方面からのアクセスが飛躍的に向上することとなる。

2. 港勢

(1) 取り扱い貨物

田子の浦港が立地する富士市では製紙産業が製

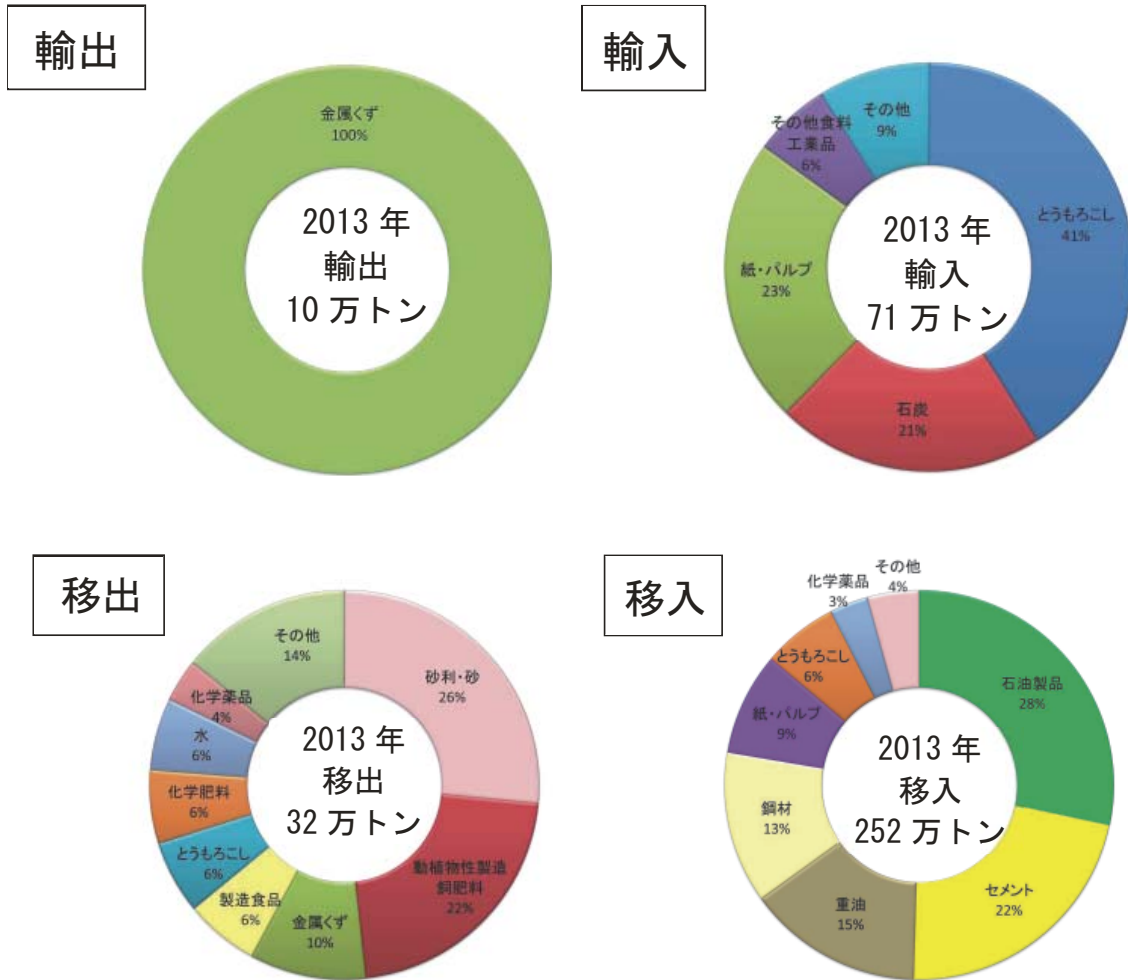
造品出荷額に占める割合は30%強に達している。パルプ・紙の製造品出荷額は全国の6%を占めており、国内有数の製紙業が盛んな地域となっている。これを反映して田子の浦港の貨物も、長らく原材料(木材チップ)の輸入や紙製品の搬出などが長らく中心であった。

2008年の世界同時不況の影響で取扱貨物量が落ち込んだあとは回復傾向にあったが、2012年に日本製紙株式会社が事業を縮小したのに伴い、木材チップの取り扱いが無くなったことから、取扱貨物量が減少している。

一方、田子の浦港では、バイオマス発電施設の助燃用燃料として年間約15万tの石炭を取り扱っているが、2016年5月に新たなバイオマス発電施設や三菱商事株式会社、中部電力株式会社、日本製紙株式会社が出資する新会社による石炭火力発電施設が運転開始予定であり、これらによる石炭の取扱量の増加が見込まれる

2013年の年間貨物取扱量は364万tで、内訳は移入252万t、移出32万t、輸入71万t、輸出10万tとなっている。輸入品目ではトウモロコシ、石炭、紙・パルプの占める割合が多い。トウモロコシの輸入量が多いのは、港の北側に立地する日本食品化工株式会社がトウモロコシを用いたコーンスターチ製造の国内最大手であることが要因である。

取扱貨物の品目内訳（2013年）



出典：田子の浦港港湾統計年報

3. 現況および進行中の事業

(1) ふ頭の特徴

ア. 富士埠頭（田子の浦港ふ頭位置図1.）

水深10mの富士1号岸壁を中心に5バースを有する外航貿易ふ頭で、紙、パルプなどが取り扱われている。

イ. 中央埠頭（田子の浦港ふ頭位置図2.）

外航貿易ふ頭で、とうもろこし、石炭、セメントなどが取り扱われている。大型船舶に対応できる水深12mの岸壁2バースを有し、うち中央2号岸壁は耐震強化岸壁になっており、災害時の緊急物資輸送にも利用される。

ウ. 吉原埠頭（田子の浦港ふ頭位置図3.）

鋼材や金属くずなどを扱う外航貿易ふ頭で、水深9mと7.5mの耐震強化岸壁2バースを有する。

エ. 鈴川埠頭（田子の浦港ふ頭位置図4.）

石油製品、金属くずなどを取り扱う内航貿易ふ頭で、水深5.5mの岸壁5バースを有する。

オ. 石油埠頭（田子の浦港ふ頭位置図5.）

水深7.5mの岸壁2バースと水深5.5mの岸壁3バースを有する石油類専用のふ頭。背後地に石油基地が設けられており、静岡県東部と山梨県方面に石油類を供給する基地となっている。

田子の浦港ふ頭位置図



出典：静岡県富士市「田子の浦港振興ビジョン」

(2) 浚渫と浚渫土の処分

掘込式港湾である田子の浦港は、富士山大沢崩れを起点とする潤井川などの河川からの流土砂に加え、岳南排水路が流れ込んでいるため、泊地堆積による港湾機能の低下を防止するため、恒常的に維持浚渫を行っている。

環境基準を上回るダイオキシン類を含有する底質土砂については、国の対策技術指針を確実に実施するため、2004年に「田子の浦港底質（ダイオキシン類）浄化対策事業計画」を策定し、静岡県が行う公害防止対策事業と国が行う港湾改修事業とが連携して浄化対策を進めている。港口部西側では、港内から発生した浚渫土で埋め立てられた処理場の上に大規模な緑地を計画し、富士山と駿

河湾を一望できる緑地として2005年度から整備を開始し、現在、「ふじのくに田子の浦みなと公園」として、完成部分が一般に開放されている。

さらに、航路・泊地（-12m）増深とダイオキシン類含有量底質土砂の除去を目的とした公害防止対策事業の実施に伴い、発生する浚渫土砂の処分地として、港口部東側に護岸を築造し、埋め立て完了後は、埋立地を緑地として整備する計画である。

(3) 防災拠点、にぎわい拠点への取り組み

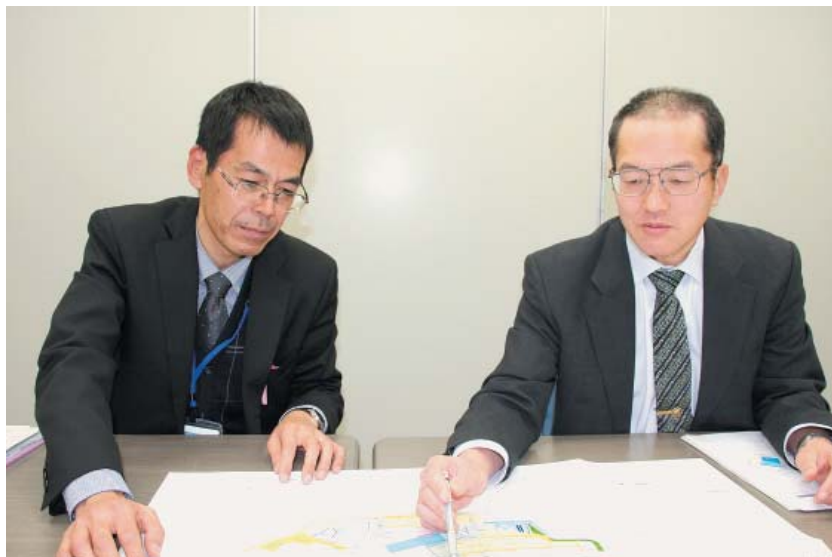
富士市では、田子の浦港を防災拠点およびにぎわいづくりの拠点として活用すべく、2014年に「田子の浦港振興ビジョン」を策定した。防災面では、津波防護ラインを設定し防潮堤の新設またはかさ上げなどが計画されている。にぎわい拠点としては、富士山や工場夜景などの眺望や、田子の浦漁港に水揚げされるシラスなどの水産物を地域資源として生かし、観光面の環境整備を目指すとしている。



出典：静岡県ホームページ

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副所長 山田誠氏と、静岡県交通基盤部港湾企画課技監 杉山雄二氏のお二人にお話を伺いました。



杉山 雄二氏

山田 誠氏

国土交通省中部地方整備局清水港湾事務所副所長 山田 誠 氏

プロフィール

- 1977年 3月 稲沢高等学校農業土木科 卒業
- 1977年 4月 運輸省第五港湾建設局 採用
- 1982年 3月 名城大学工学部土木工学科 卒業
- 2008年 4月 港湾空港部港湾空港整備・補償課長補佐
- 2009年 7月 港湾空港部海洋環境・技術課長
- 2012年 4月 清水港湾事務所 副所長

静岡県交通基盤部港湾企画課技監 杉山 雄二 氏

プロフィール

- 1979年 3月 静岡高校普通科 卒業
- 1983年 3月 東北大学工学部土木工学科 卒業
- 1983年 4月 静岡県土木部港湾課 技師
- 2011年 4月 御前崎港管理事務所企画振興課長
- 2013年 4月 交通基盤部港湾局港湾企画課技監
- 2015年 4月 交通基盤部港湾局港湾企画課長

■御前崎港

—まず、御前崎港の概要についてお聞かせください。

杉山 御前崎港は静岡県最南端にあり、もともとは近隣を航行する船舶の避難港の役割を担っていましたが、昭和40年代から50年代にかけて、木材需要に対処するため清水港の原木輸入を補完する港という位置づけで整備が進められました。その後、原木の輸入形態が変わり木材需要が減少するなかで、多目的な港湾として整備の方針を転換することになり、新たに貨物やコンテナを取り扱う港となりました。港の背後にある静岡県中西部地域はものづくり産業を支える製造業などの企業が多数あり、港の役割は非常に期待されています。

貨物の中心であった自動車は、リーマンショックや東日本大震災の影響でメーカーが拠点を外国に移した影響もあり、近年は輸出量が若干落ち込んでいますが、中西部地域の産業活動や県民生活を支える重要な港であり、ポテンシャルを有している港とも言えます。私どもでは、船会社や荷主を対象とした現地見学会やセミナーをそれぞれ年2回開催しており、御前崎港をより知っていただくよう努めています。

現在の主たる整備は、国の直轄事業として防波堤の「粘り強い化」への改良と防波堤の延伸を、県は、津波対策として胸壁整備を進めているところ(※5)です。

—静岡県港湾局の出先事務所の業務についてお聞かせください。

杉山 現地には御前崎港管理事務所があり、港の整備や維持管理、許認可関係やポートセールスを行っています。入出港は24時間体制になっています。

—中部地方整備局の業務についてお聞かせください。

山田 御前崎港には東西2本の防波堤があり、東防波堤の延伸が未完成ですので、今はその完成を目指して工事を行っています。また、西防波堤は完成していますが、東日本大震災を受けて粘り強い構造への改修を進めています。東防波堤は延伸工事と「粘り強い化」を行います。

—西防波堤の改修で特徴的な点はありますか。

山田 従来の防波堤とは異なり、環境に配慮したスリットケーソン(※6)を使用している点です。全国的にも問題になっている「磯焼け」(※7)が御前崎近辺でも見られますが、その改善のために導入しました。堤体内に海藻が生育できる構造になっており、導入の結果、近年カジメが増えてきており、磯焼けは解消されつつあります。現在、水産試験場と地元漁業者とで環境が復元した詳しい原因を検証しています。

—御前崎港の特徴をお聞かせください。

山田 1つは、最近、東名高速道路へ通じる高規格道路が完成したので、アクセスが向上した点です。また、外洋に面しているため短時間で目的地に行ける点も挙げられます。

杉山 東京と九州の荇田および大分間で運航されているRORO船が、週4便、御前崎港に寄港していますが、御前崎港は静岡県内で唯一RORO船が寄港しています。駿河湾の湾奥に位置する清水港や田子の浦港と比較し、航行距離が短く寄港ロスが少ないことが大きな利点になっています。

—国際物流ターミナルである女岩地区の-14m岸壁は自動車産業との関連で整備がなされたと思いますが、その後変化はありますか。

杉山 この岸壁は、1994年の「御前崎港湾計画」の改訂時に計画されたものです。自動車会社の工場が御前崎港の近隣に進出してくることを見越し、自動車関係のコンテナ、部品などのターミナル化

(※5) 堤防などの上に、高波や津波を防ぐために設置された石積み、またはコンクリートの壁。

(※6) 防波堤や岸壁などの本体として用いられる鉄筋コンクリート製の箱で、反射する波を少なくするために穴があいているもの。

(※7) 沿岸の岩礁(磯)に生育する海藻の藻場が衰退し、焼け跡のような状態になる現象。



出典：静岡県ホームページ

を視野に入れ、14、5年先の貨物量の推計をもとに整備計画を立てました。完成自動車は自動車運搬船で輸出しており、当初は北米が主でしたが、現在はベルギー、オーストラリア、メキシコが主な出荷先です。ほかの企業同様、この自動車会社もタイなど東南アジアに製造工場を立地し、輸出が減少しております。

―静岡県西部地区には自動車、機械、楽器など広範囲にさまざまな工場があり、清水港との役割分担なども考慮されていると思いますが、御前崎港は今後も西部地区からの貨物を出すという役割を担うのでしょうか。

杉山 静岡県で生産・消費される国際コンテナのうち約4割が県外他港に流出しているなど、県内港湾が十分に利活用されているとは言い難い状況にあります。さらに本県港湾は、東の東京・横浜港、西の名古屋・四日市港に挟まれていることもあり、県外他港との貨物の奪い合いは、さらに激化の様相を呈しています。このような状況を踏まえ、県では清水、御前崎、田子の浦の3港を「駿河湾港」と称し、各港単体ではなくそれぞれの長所を生かし、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の強化を目指すこととしております。静岡県の国際ゲートウェイとして位置付けている清水港は、今後も基幹航路である北米・欧州航路を維持する一方、御前崎港は中国や東南アジアなど近海航路を取り扱うというように、中長期視点で役割分担することを考えています。

―静岡県内の輸出用貨物のうち他県を利用するのが4割というのはかなり大きいですが、原因は为什么呢。

杉山 荷主からすればやはり安く運ぶことが一番で、そうすると御前崎港のように、航路が少ないことは大きなデメリットです。皆さんに利用していただけるよう、たとえば入港料の減免やクレーンの使用料を安くするなど、利用率のアップに努めています。御前崎港にはポートセールス実行委員会があり、船会社や荷主企業の方々にご説明に回っています。

―港には物流機能以外にも観光、レクリエーションにも使われますが、その点についてはいかがでしょうか。

杉山 下岬地区の「マリンパーク御前崎」の整備

を進めてきました。夏場には地元の方だけでなく山梨県方面からもお客様が大勢訪れて海水浴を楽しんでおられます。またマリパークの近くには、御前崎市が第三セクター方式で作った「海鮮なぶら市場」があり、地元の名産品や海鮮などを味わうことができます。また、海洋性レクリエーション需要の増大に対処するため、女岩地区に整備されたマリーナは、2002年の第58回国民体育大会（NEW!!わかふじ国体）のヨット競技会場として使用され、現在は、「御前崎港マリーナ」として第三セクターである御前崎ふ頭株式会社が運営しております。

ー将来の展望についてお聞かせください。

杉山 現在のコンテナ取扱量が約3万TEUと、ピーク時の半分程度になっていますので、今後も積極的にポートセールスを行い、取扱量を増やしていきたいと考えています。

従来のポートセールスは、関心のある企業からの問い合わせや情報提供依頼に対応した訪問、情報収集やPRを目的とした商工会議所などへの訪問、寄港を促すための船社訪問などが中心でしたが、今後は他港を利用している企業や荷物などを絞り込み、活動の拡充を図ってまいります。また、先に述べましたが、国内RORO船が唯一就航しており、今後も内貿ユニットロードの輸送拠点としてRORO貨物の集荷にも積極的に取り組み、地域経済の活性化に寄与していく所存です。

山田 国としては、東防波堤を完成させ、西防波堤の「粘り強い化」の工事を早め、被災を減らす対策を進めていかなければならないと考えています。

ー東日本大震災では、後背地の復旧に港湾施設や船舶がかなり役立ったことが指摘されておりますが、災害への対処についてお聞かせください。

杉山 静岡県では、災害時の具体的な復旧目標を定めて官民が連携して対応する「みなとBCP」

を策定しており、御前崎港のBCPについては昨年まとめたところです。さきほど山田副所長がおっしゃられたとおり、施設的にはまずは防波堤の「粘り強い化」と胸壁の整備などを進め、背後地の人命を守るという方針です。

山田 国はまず防波堤の整備をし、第一線で港の背後地を守ることです。御前崎港については耐震岸壁も設けられていますので、あとは杉山技監がおっしゃられた「みなとBCP」と施設面での複合的な対処を進めることだと思います。

■田子の浦港

ー田子の浦港の概要をお聞かせください。

杉山 駿河湾の湾奥部に位置する田子の浦港は、富士山麓の南を流れる沼川と潤井川の合流点に建設された掘り込み式港湾であり、本港の東側には地方港湾沼津港、西側には国際拠点港湾の清水港があります。

本港は、昭和33年に静岡県総合開発計画に基づく駿河湾臨海工業地帯の拠点として建設に着手し、地域経済の成長とともに工業港として順調に発展してきました。田子の浦港には、豊富な工業用水を活用した製紙、化学工業などの製造業、また、石油配分基地、セメントサイロなどが多く立地しており、同港はこれら企業の原材料の供給港として重要な役割を担っております。このほか最近では、国の直轄事業として岸壁と泊地を-12mに増深改良しました。

御前崎港と清水港はコンテナを取り扱っていますが、田子の浦港はバルク貨物(※8)が主体です。本港の直背後には鉄道や幹線道路が通り、水際線近くまで工場や住宅が立地していることに加え、外海が急しゅんな海底地形であることから沖合への拡張も困難であるため、コンテナヤードの確保が困難なことが要因です。今後も背後企業のニーズに対応した港湾として整備を進めてまいります。これまでの主力貨物は封筒やコピー用紙などの原料となる木材チップで、年間約70万tを取り扱って

(※8) 穀物、塩、石灰、鉱石などのように、粉粒体のまま包装せずに積み込まれる貨物。ばら積貨物ともいう。

いた時代もありました。しかし、東日本大震災後の製紙会社の事業再編により、2012年8月以降、木材チップの取り扱いが無くなったことから、取扱貨物量が減少しています。

一方、田子の浦港では、バイオマス発電施設の助燃料として年間約15万tの石炭を取り扱っており、これに加え、新たなバイオマス発電施設や、三菱商事株式会社、中部電力株式会社、日本製紙株式会社が出資する新会社による石炭火力発電施設が2016年5月に運転開始予定であり、これらによる石炭の取扱量の増加が見込まれます。

— 浚渫土にダイオキシンが含まれていることがありましたが、それについてお聞かせください。

杉山 「富士地域公害防止計画」及び「富士地域公害防止対策事業計画」に位置付けられている田子の浦港におけるダイオキシン類の環境基準を超える底質土砂については、国の対策技術指針を確実に実施するため、2004年「田子の浦港底質（ダイオキシン類）浄化対策事業計画」を策定し、対象土量の算定、具体的な対策の考え方、処理方法、モニタリングの方法などを定め、県が行う公害防止対策事業と国が行う港湾改修事業と連携し、2004年から対策工事を実施し、2017年度の除去完了を目指しております。

— 田子の浦港の将来計画についてお聞かせください。

杉山 中央ふ頭1・2号岸壁と泊地、航路の水深12mへの増深改良工事が終わりましたので、今後は増加が見込まれる石炭需要に対応するとともに、^{ふくそう}輻輳している中央ふ頭の混雑を解消するため、富士ふ頭の5・6岸壁を水深7.5mから12mに増深改良し、大型パルプ船に対応していきたいと考えております

短期的には「ふじのくに田子の浦港みなと公園」および鈴川緑地の整備を進めるとともに、富士市が策定した「田子の浦港振興ビジョン」と連携して、漁港区における交流機能への利用転換を進めていきたいと考えております。

— 今後は産業振興だけでなく、交流・観光にも目を向けた整備をしていくということでしょうか。

杉山 富士市が、富士山の世界文化遺産登録を契機に観光面のPRを積極的に行っており、昨年には富士市が主体となって「田子の浦港振興ビジョン」も策定されました。夜間操業している工業地帯を船で眺めるといったツアーの計画や、クルーズ船の誘致も検討されています。

— 津波対策についてお聞かせください。

杉山 田子の浦港は、南海トラフ巨大地震が発生した場合でも、浸水被害は軽微と想定されています。最大の地震動レベル2の津波（最大クラスの津波）で浸水深が2～3mと想定されておりますが、湾の最奥部に位置しているため津波の到達時間は遅く、避難時間も確保できます。防災機能上、静岡県でもっとも優位な港ですし、耐震強化岸壁も備えていますので緊急物資をいち早く受け入れることが可能であり、また「ふじのくに田子の浦みなと公園」は、ヘリコプターの離着陸が可能なことから、空路による緊急物資の受け入れにも利用ができるなど、県東部における輸送活動に大変重要な役割を果たすものと考えております。

また、この近くには避難港として下田港があり、現在、国の直轄事業として湾口の防波堤を整備しています。港内の静穏水域が拡大するだけでなく、津波の低減効果があります。

山田 伊豆半島先端の石廊崎は東京一名古屋一大阪間でもっとも気象条件が厳しく、下田港が緊急時の避難港として機能するよう整備しています。湾口の水深50mに防波堤を建設する例は珍しく、新しい形式のハイブリッドケーソンを導入しています。

— 地震発生時の復旧対策についてお聞かせください。

杉山 静岡県は「静岡県地域防災計画」や「広域受援計画」で清水港、田子の浦港、御前崎港、熱海港、下田港、沼津港を「防災拠点港湾」と位置付けており、災害時に県外から海上輸送させる緊

急物資は、防災拠点港湾で荷揚げし、各港の背後にある広域物資拠点に搬送することになっています。また、防災拠点港湾を補完する港湾として「防災港湾」を位置付けております。また、「第4次地震被害想定」で公表された大規模地震、津波に対して、港湾・漁港における人的被害を無くし、港の機能を早期に復旧させるため、事前にすべきことや被災後の対応を整理した「みなとBCP」を策定したところです。

〈付記・下田港〉

伊豆半島の先端部に位置する下田港は、江戸時代には廻船の寄港地として繁栄し、幕末には函館港と共に日本で初めて開港した港として知られている。周辺海域は地形及び海象条件が厳しいため、古くから海難事故の多発地域となっており、下田港は荒天時の避難場所となっていた。1951年に港湾法における避難港として指定されて以降、防波堤の整備が進められてきた。現在も湾口部において、東西2本の防波堤の建設工事が行われている。

下田港



写真提供：国土交通省中部地方整備局清水港湾事務所