

清水港 港湾計画 一部変更

平成24年3月12日
交通政策審議会
第48回港湾分科会
資料 1-7



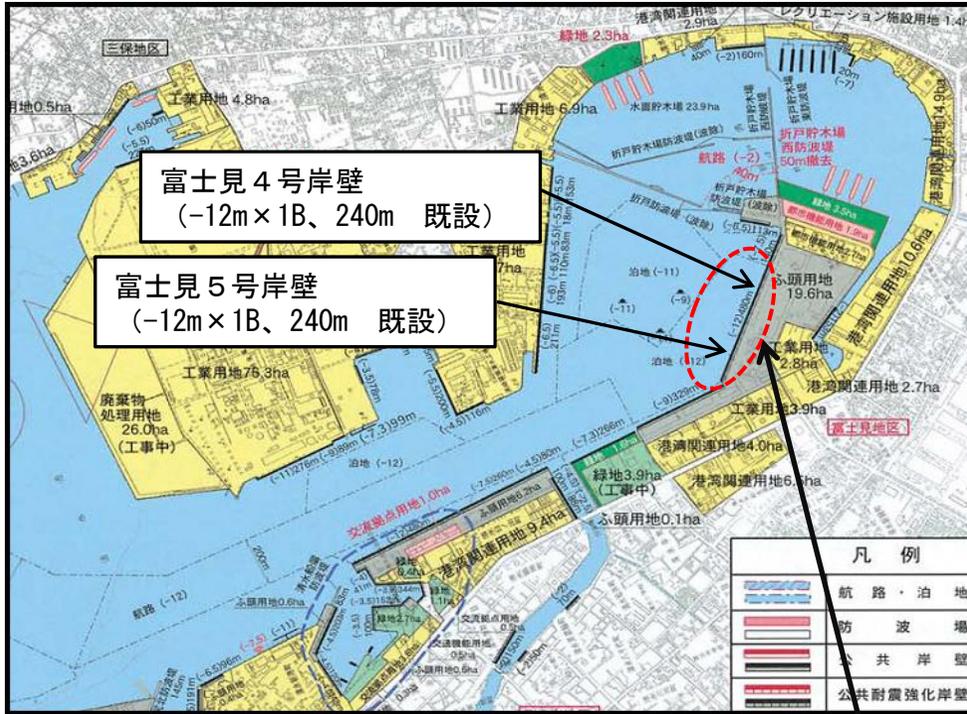
計画対象箇所



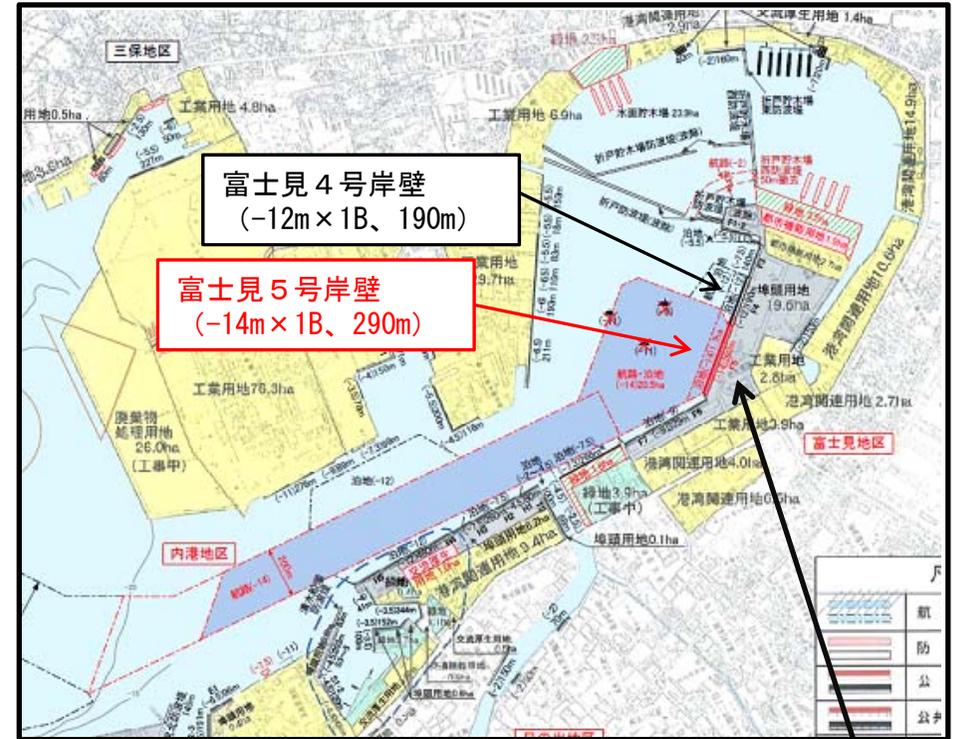
H22.2.5撮影
清水港管理局提供

富士見地区の計画変更内容

【既定計画】



【今回計画】



富士見4・5号岸壁 -12m(240m) x 2B

○主要貨物(H22年実績)

5号岸壁 (輸入) 麦14万トン、トウモロコシ13万トン
豆類7万トン 等

○パナマックス級の穀物船が入港する際、喫水制約による潮待ち等が生じており、隘路の解消が課題となっている。

○隘路を解消するため、富士見5号岸壁を増深・延伸する。

【今回計画】

富士見5号岸壁 -14m(290m)

富士見4号岸壁 -12m(190m)

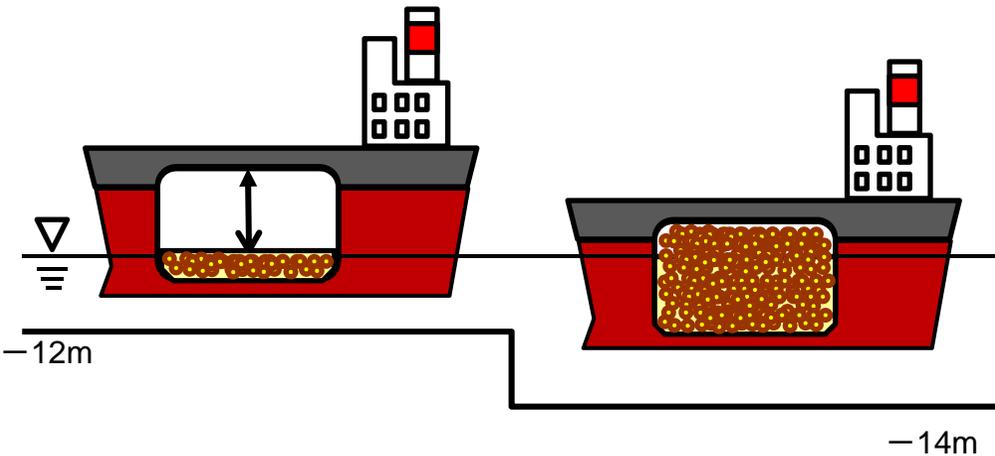
航路等 -14m 幅員200m

清水港の穀物取扱における隘路の解消

- 清水港富士見地区富士見5号岸壁に入港した46隻の穀物船のうち、年間19隻は満載喫水11m以上の船舶(必要岸壁水深12m以上)であり、これらは潮待ちしたり積出港や他港において減載したりするなどの対応を行っている(H21年実績)。
- 14mへの岸壁増深により19隻のうち12隻で満載入港が可能となり、さらに穀物船の大型化により入港船舶隻数も減少となることから、大量一括輸送による輸送コストの低減が図られる。

減載入港

満載入港



岸壁増深及び船舶大型化による入港船舶隻数の推移

船型	現状 (H21年実績)	将来想定 (岸壁水深の14m化及び船舶の大型化)
水深14mでも満載入港できない船舶	7	9
水深14mなら満載入港可能な船舶	12	16
水深12mで満載入港可能な船舶	27	16
全体隻数	46	41

全体の入港隻数は5隻減少する。

国際バルク戦略港湾施策との関係について

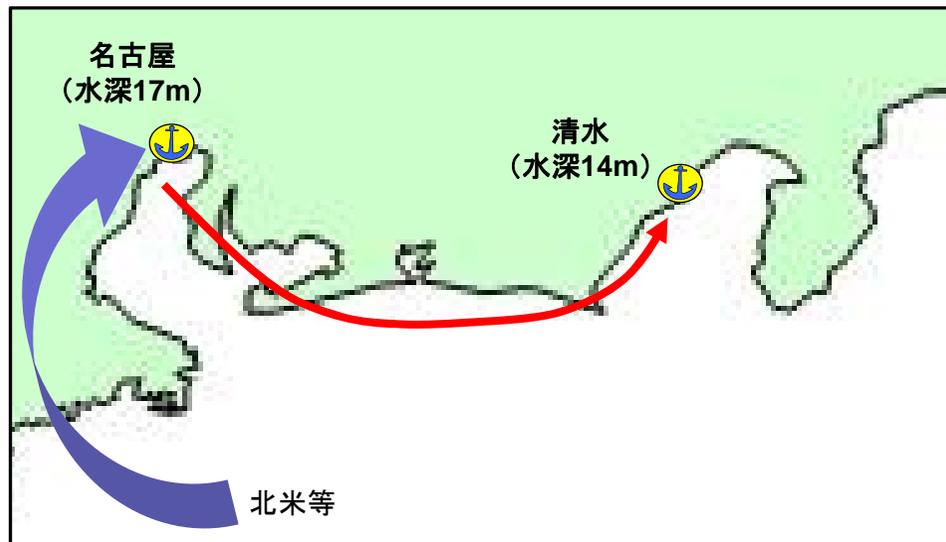
国際バルク戦略港湾の選定結果（H23年5月31日報道発表資料より）

【穀物】鹿島港、志布志港、名古屋港、水島港、釧路港

なお、「清水港・田子の浦港」に関しては、次世代大型船舶について、名古屋港をファーストポートとし、これと連携しつつ対応を図ることとする。

○国際バルク戦略港湾育成プログラム（名古屋港）によると、2020年目標において、清水港は名古屋港のセカンドポートとしてポストパナマックス船の入港が想定されているが、その際には-14mの岸壁が必要となり、**今回計画において増深される富士見埠頭5号岸壁が活用される予定。**

2020年における名古屋港との連携



確認の視点

確認事項	国としての確認の視点 基本方針※
バルク貨物等の輸送の強化	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>1産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築</p> <p>(1)海上輸送網の基盤の強化</p> <p>②バルク貨物等の輸送の強化</p> <p>石油、天然ガス、石炭、鉱石、穀物、飼料、原木、チップ、砂利・砂等のバラ積みされる貨物(以下、「バルク貨物」という。)は我が国の産業や国民の生活を支えるために必要な物資である。</p> <p>(中略)</p> <p>このため、臨海部や内陸部における企業立地、船舶の大型化等に適切に対応し、効率的で安全性・信頼性が高く、環境負荷の小さい輸送サービスを提供できるように、大水深の国際物流ターミナルを整備するとともに、バルク貨物等の輸送、保管、荷捌き等に係る機能を強化する。</p>

※港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(平成23年9月15日施行)