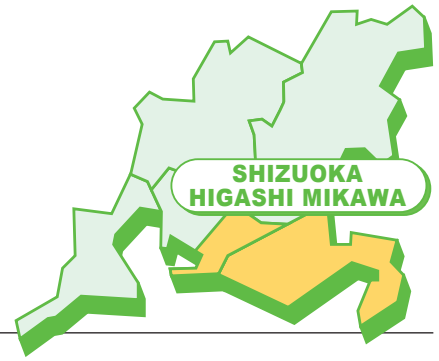


中部 だより



中経連事務局員が、担当するエリアでお聴きした、各県の最新トピックや地域特有の情報を紹介するコーナーです。

清水港を生かした「みなとまちづくり」に向けた取り組み

1. はじめに

静岡県は、工業分野で全国4位の事業所数、同3位の製造品出荷額(2014年工業統計調査)と全国屈指の「ものづくり」県である。清水港は、県中部の静岡市清水区に位置し、「ものづくり」県を支える国際物流拠点として重要な役割を担っている。また、日本の中央にある港として、全国からのアクセスの良さを背景に古くから交通の要衝として栄えてきた。

しかし、静岡市は直近5年間で人口が約2万人減少し、政令市で初めて推計人口が70万人を切るなど、人口減少が大きな課題となっている。人口減を食い止め、まちの活性化を図るため、産学官金が協力し、最大の資源である清水港を活用したさまざまな取り組みが行なわれる中で、対流・交流が生まれ、徐々に効果が出てきている。今回はその中からいくつかを紹介する。

2. 物流課題を清水港で解決

清水港は、東西の大消費地を結ぶ交通軸の中心であるとともに、山梨、長野を通して新潟まで南北につながる中部横断軸が交わる場所に位置している。今後、新東名高速道路や中部横断自動車道の全線開通により、周辺交通ネットワークのさらなる充実も見込まれている。

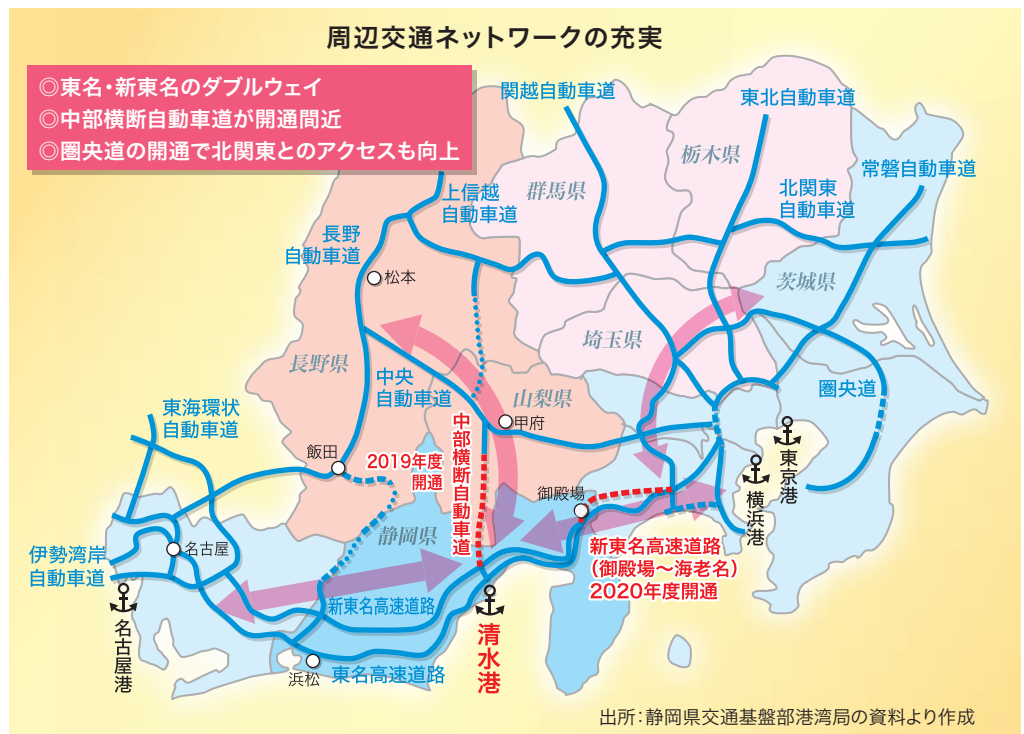
また、国際拠点港湾の位置付けだけでなく、地理的に日本一深い駿河湾(水深2,550m)に

面していることから、水深15mの大水深岸壁を保有し、外航定期コンテナ船は北米西岸、欧州を含め、27航路・28便/週と基幹航路をバランス良く押さえており、本州では東京港、名古屋港、横浜港といった5大港に次ぐ貿易港と言える。

コンテナターミナルにおける待機時間は圧倒的に短い。トラックがゲート前に並んでから出るまでの時間は、東京港平均73分(東京都トラック協会公表)に対し、清水港は平均13分(清水港湾管理局調べ)に抑えることで、ドライバー不足、陸送コストの削減への対応を図っている。

また今後、トラックの自動運転や隊列走行の技術導入を見据えても、清水港は東名清水ICと結節しているため、一般道をほとんど通らずに対応できるという点で、早期導入のポテンシャルが高い。

環境面では、荷物を積んだトラックを海上ルートで移動するモーダルシフト(物流手段の転換)も興味深い。長距離を船で大量輸送し、トラックの陸送



距離を減らすことで、排出ガス抑制ができるだけでなく、働き方改革の観点からも長距離トラック運転手の労働環境改善につながる。

2016年10月、清水港—大分港にRORO船*の定期航路が新たに開設(週3便)され、2018年3月からは2隻体制でデイリー化、うち週1便は常陸那珂港(茨城県)とも結ばれ、北海道ともつながった。2018年5月には新たに苫小牧港—清水港—大阪港を結ぶ定期航路も開設され、既存航路との相乗効果、積み換え需要等も期待でき、特に関西、東北方面に新たな流通網が行き渡ることによって、地域経済の活性化が期待できる。

また清水港は、地震・津波防災対策にも長年取り組んでいる。災害時の京浜港や名古屋港の代替港としての機能も含めたメリットを山梨や長野の事業者・荷主他にセールスし、通常ルートとしての活用促進を図っている。

*: RORO(ローロー)船:「ロールオン・ロールオフ船」の略。船体に車の出入り路(ランプウェイ)と広い甲板を備え、貨物をトラックごと運ぶ。トラック運転手の実働時間短縮の他、車の排ガス削減といった環境負荷の低減などメリットがある。なお、1隻あたりのトラック運搬は150台強程度

3. 国際旅客船拠点の形成

1990年、クイーンエリザベス号が清水港へ初寄港したのを契機に、清水港客船誘致委員会が設立され、国際旅客船の誘致活動、歓迎事業により、県民に港湾への愛着や理解を高めてきた。

清水港への国際旅客船寄港は、2016年の18隻から2017年は38隻に倍増し、クルーズ客は前年比2.7倍の5万人を突破した。2018年はさらに増える可能性があり、交流人口の拡大が期待される。静岡県が2017年12月に策定した「清水港国際旅客船拠点形成計画」では、2030年には清水港に寄港



清水港に入港するクルーズ船

する国際旅客船を現在の約5倍の175隻に増やし、年間550億円の経済波及効果を見込んでいる。

こうした流れから、静岡県で

は、15万t級の大型国際旅客船が2隻同時に接岸できるように、日の出ふ頭岸壁を水深12mに改良することを目指している。

また、静岡市では、ふ頭の背後地を海洋文化拠点と位置付け、研究機関と連携し、環境教育や海と地球の先端研究に



ふ頭背後地の整備イメージ

触れる学術的な施設を建設する計画もある。

実際に視察した当日は、ノルウェー・ジュエル号(9万t級、乗客定員約3,000人)の寄港があり、外国人観光客の多くが、地元ボランティアから着せてもらった着物姿で記念撮影を楽しみ、折り紙やお茶など日本の文化に触れる体験会にも参加するなど、好評のようであった。

静岡県・静岡市は、清水港にさらに賑わいをもたらすべく、「清水都心ウォーターフ



クルーズ船客へのおもてなし風景

ront地区開発基本方針」を策定しており、国際旅客船の誘致拡大を足掛かりに地域をあげて「みなとまちづくり」を推進していく。

4. 今後の期待と課題

清水港は、2019年に開港120周年を迎える。周辺には、造船業や船舶装備品製造などから派生した機械・金属加工業や、漁業、水産食品加工業など、専門的な技術やノウハウを持つ企業が集積している。こうした企業の集積を最大限に生かすべく、静岡市では「海洋産業クラスター形成ビジョン」を発表し、新たな海洋産業の創出に向けた活動をはじめている。新たな活動に加え、既存の港湾の魅力を磨く努力が少しずつ成果として表れてきており、今後の清水港を核とした「みなとまちづくり」が楽しみである。

文: 静岡・東三河担当 加治 貴史

取材協力・画像提供: 静岡県交通基盤部港湾局

取材協力: 静岡市経済局海洋文化都市推進本部