

尾鷲港港湾計画資料(その1)

- 改訂 -

平成 19 年 7 月

尾鷲港港湾管理者

三重県

目 次

．港湾計画の方針に関する資料	1
1．港湾の沿革、現況	1
1 - 1 港湾の位置	1
1 - 2 港湾の沿革	2
1 - 3 港湾の性格及び役割	3
1 - 4 港湾周辺の交通網	7
1 - 5 背後地域の現況	9
2．港湾への要請	11
2 - 1 港湾への要請	11
2 - 2 尾鷲港の将来像	12
2 - 3 目標年次	12
3．港湾計画の範囲及び港湾空間の利用	13
3 - 1 港湾計画の範囲	13
3 - 2 港湾空間利用ゾーニング図	14
．港湾の能力に関する資料	15
1．取扱貨物量	15
1 - 1 取扱貨物量の推移	15
1 - 2 定期航路の現況	20
1 - 3 取扱貨物量の設定	21
2．入港船舶	24
2 - 1 船舶の利用状況	24
2 - 2 入港船舶の隻数の設定	25
3．船舶乗降旅客数	26
3 - 1 船舶乗降旅客数の設定方針	26
3 - 2 船舶乗降旅客数の設定	26
．港湾計画で定める機能別の計画に関する資料	27
1．物流	27
1 - 1 公共埠頭計画	27
1 - 2 専用埠頭計画	32

1 - 3	水域施設計画	34
1 - 4	外郭施設計画	38
1 - 5	臨港交通施設計画	48
2	交流	50
2 - 1	旅客船埠頭計画	50
3	環境	51
3 - 1	港湾環境整備施設計画	51
4	安全	53
4 - 1	大規模地震対策施設計画	53
4 - 2	小型船だまり計画	56
5	その他	60
5 - 1	船舶の物資補給等への対応	60
	土地造成及び土地利用計画に関する資料	61
1	土地造成及び土地造成に係る土地利用計画	61
2	土地造成に係らない土地利用計画	63
3	段階整備計画	65
4	臨港地区の範囲	69
	その他の事項に関する資料	70
1	港湾区域の範囲	70
2	港湾の周辺条件	71
2 - 1	経済的・社会的条件	71
2 - 2	自然条件	77
3	港湾の沿革	88
4	港湾施設の現況	89
5	過去の計画一覧	95
6	新旧法線対照図	102
7	三重県地方港湾審議会委員名簿	103

1. 港湾計画の方針に関する資料

1. 港湾の沿革、現況

1-1 港湾の位置

尾鷲港は、三重県尾鷲市（北緯 34° 04' 12"、東経 136° 12' 33"）に位置し、東方に港口を開いた尾鷲湾の湾奥にある。

表 1-1-1 尾鷲港と他港との海上距離

港名（国内）	距離（km）	港名（国内）	距離（km）
東京	428	四日市	161
大阪	300	津松阪	152
名古屋	169	三河	160

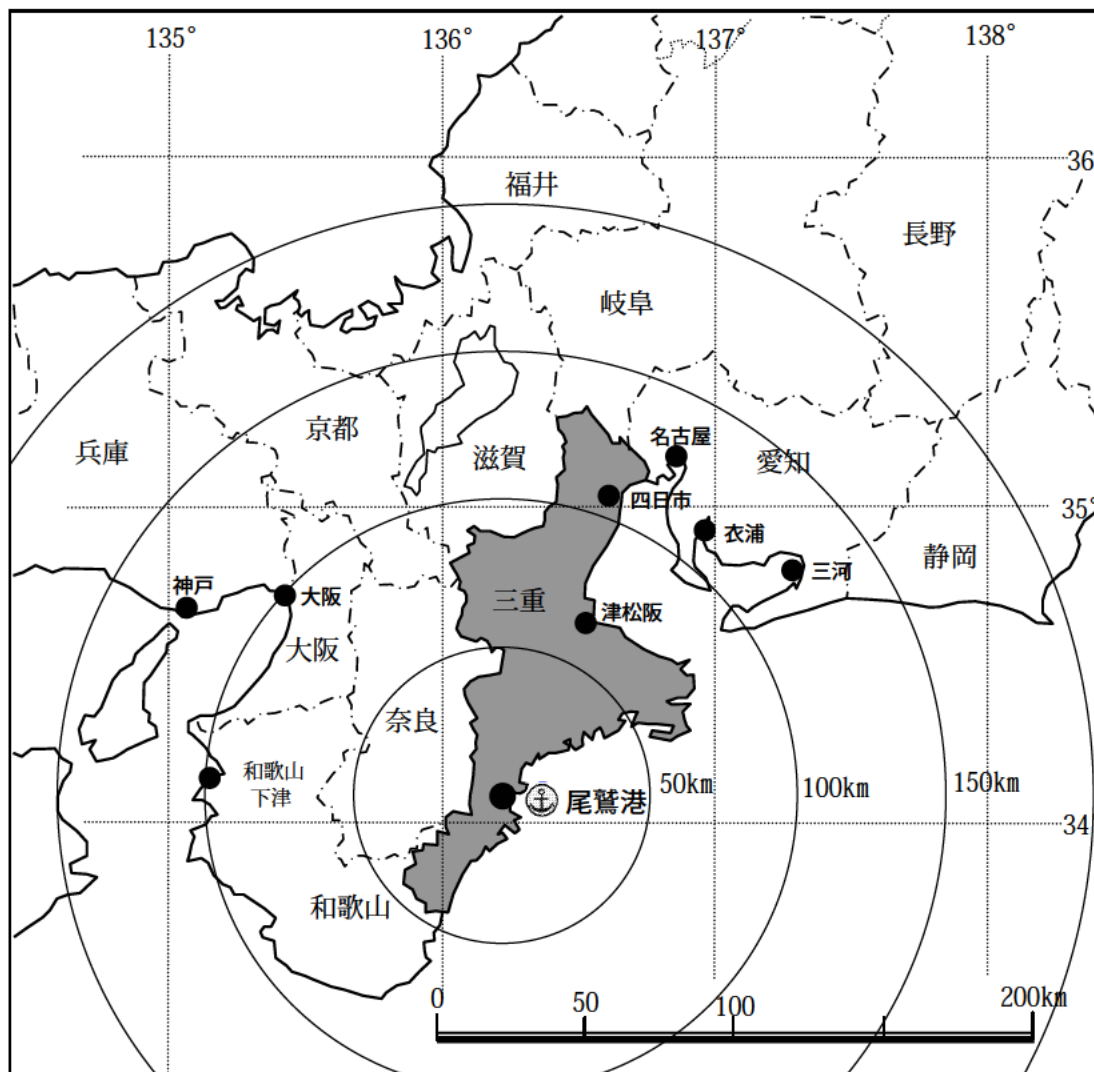


図 1-1-1 尾鷲港の位置図

1 - 2 港湾の沿革

尾鷲港は三重県東紀州地域のほぼ中央に位置し、リアス式海岸による天然の良港として発展した重要港湾である。背後に大台ヶ原を中心とする大森林を、前面に我が国有数の漁場を有し、古くから木材及び漁獲物の集積地として重要な役割を果たしてきた。

熊野灘は江戸時代「海の東海道」といわれ、江戸・大阪間を頻繁に上下する千石船の避難港、風待ち・日和待ち港として繁栄した。尾鷲港自体も、回船で材木・薪炭を江戸へ、鯨・鰹・鰯などを伊勢・江戸・大阪へ送る一方、米や日用雑貨を桑名・白子・伊勢から移入する商港であった。

大正 10 年から昭和 11 年にかけて第 1 防波堤が完成し、その後昭和 19 年の東南海震災で大きな打撃を受けたが、引き続き整備が進められた。また、昭和 34 年の伊勢湾台風や昭和 35 年のチリ地震津波によって港湾海岸堤防などに大きな被害を受けたが、その後の復旧事業により現在の防波堤、防潮壁などが完成している。昭和 36 年から矢の浜地区に 35 万平方メートルの埋立工事が行われ、昭和 39 年には中部電力（株）の火力発電所が建設され、同時に東邦石油（株）も進出し、中京地区へのエネルギー供給基地ともなった。また、これと併行して、昭和 37 年から林町地区の埠頭整備が行われた。

この結果、昭和 39 年に検疫港指定、昭和 41 年 4 月に開港指定を受け、昭和 42 年 6 月には重要港湾に指定された。

当港は、その後港勢も拡大するなかで、昭和 47 年以降 3 回に渡り港湾計画が改訂され、現在の港湾計画は、平成 3 年 3 月の港湾審議会第 135 回計画部会の議を経て改訂されたものである。

現在では、専用棧橋にインドネシア、ベトナム等から原油タンカーが入港し、原油は背後の石油基地に保管され、中部電力（株）尾鷲三田火力発電所の燃料等として利用されている。公共埠頭においては、港湾・海岸工事用の石材等の積み出しが行なわれていると共に、地場産業の中心である漁業活動が行われている。

一方、尾鷲湾一帯では大規模地震の発生とそれに伴う津波等の被害が危惧されていることから、尾鷲港には防災機能を早急に強化することが求められている。さらには、港湾を取り巻く社会情勢・経済情勢の変化への対応や、市民の憩いの場としての機能の充実などが求められており、新たな港湾計画の策定が必要となっている。

1 - 3 港湾の性格及び役割

(1) 尾鷲港の特徴

三重県東紀州地域のほぼ中央に位置しており、陸地が沈降し、海水が進入して形成された典型的なリアス式海岸による天然の良港である。

尾鷲三田火力発電所をはじめ、愛知県の武豊発電所、西名古屋発電所等への発電用燃料の保管・供給基地として、中京圏のエネルギー港湾の役割を担っている。

海上保安部が設置されている尾鷲港は、同じく海上保安部が設置されている鳥羽港、串本港の間に位置しており、紀伊半島東側の海上警備・救難の拠点として期待されている。

尾鷲地域においては、大規模地震発生の切迫性が指摘され、大規模地震発生後、短時間での津波来襲が危惧されている。このような背景の中、三重県及び尾鷲市では、地域一体となり津波防災対策としてソフト対策・ハード対策が進められている。

鯛やハマチなどの養殖業、水産加工業など地場産業の中心である漁業活動が盛んに行われており、港町地区では、地場産品の販売を行うイタダキ市が毎月1回開催されるなど、観光振興に貢献している。

尾鷲港は、駅から真直ぐに伸びる道路(紀望通り)の東端の徒歩圏内に位置しており、駅利用者が港・海を感じる事が可能な地理的ポテンシャルを有している。

(2) 取扱量の現状

- 平成 16 年の取扱量は、外貿 267 千トン、内貿 456 千トン、合計 723 千トンであり、輸入 267 千トン、移入 105 千トン、移出 351 千トンとなっている。
- 尾鷲港は原油の取扱いが最も多く、全体の約 70%を占め、このほかに重油、石材、石油製品、水産品が上位 5 品目で全体取扱貨物量の 99.6%を占める。
- 公専別では、公共 68 千トン、専用 655 千トンで、公共貨物は約 10%を占める。

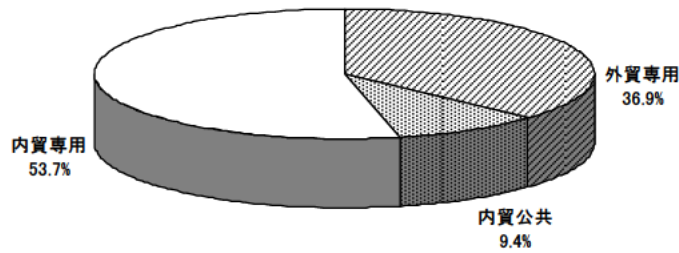


図 I-1-2 外内・公専別貨物量 (平成 16 年実績)

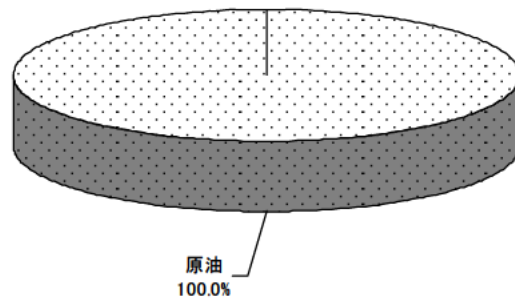


図 I-1-3 輸入品目別貨物量 (平成 16 年実績)

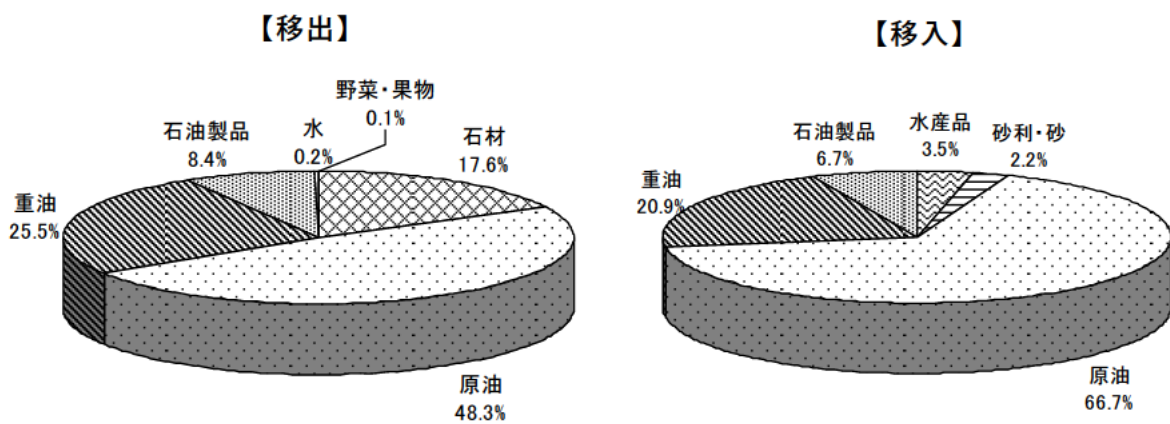


図 I-1-4 移出入別・品目別貨物量 (平成 16 年実績)

(3) 各地区の現況

各地区の現況は以下のとおりである。

表 -1-2 各地区の現況

地 区 名	現 況
天満地区	漁船及びプレジャーボート、渡船を主とした小型船の休憩・準備用係船岸壁として利用されている。
港町地区	尾鷲市の漁業の拠点であり、岸壁は陸揚用係船岸として利用され、漁業協同組合や魚市場等の水産関連施設が立地している。 イタダキ市が開催されるなど、観光業の振興にも貢献している。
林町地区	尾鷲市の地場産業である石材業の積出拠点として利用されている。 定期旅客船の発着場として、通勤・通学の足として利用されている。 海上保安庁尾鷲海上保安部が設置されており、海上警備・救難の拠点として機能している。
国市地区	尾鷲三田火力発電所及び中部電力の石油基地を担う東邦石油が立地している。 尾鷲港の大部分の貨物が取扱われており、尾鷲港最大級の 10 万 D/W クラスのタンカーが入港している。

(4) 企業の立地状況

尾鷲港臨海部に立地する主要企業は次のとおりである。

表 I-1-3 尾鷲港臨海部に立地する主要企業

番号	企業名	所在地	業種
①	東邦石油（株） 尾鷲工場	矢浜字汐付	石油製品 製造業
②	中部電力（株） 尾鷲三田火力発電所	国市松泉町	電力業
③	（株）資弘商会	南 浦	採石業
④	尾鷲石川商工（株）	港 町	生コンクリート製造業

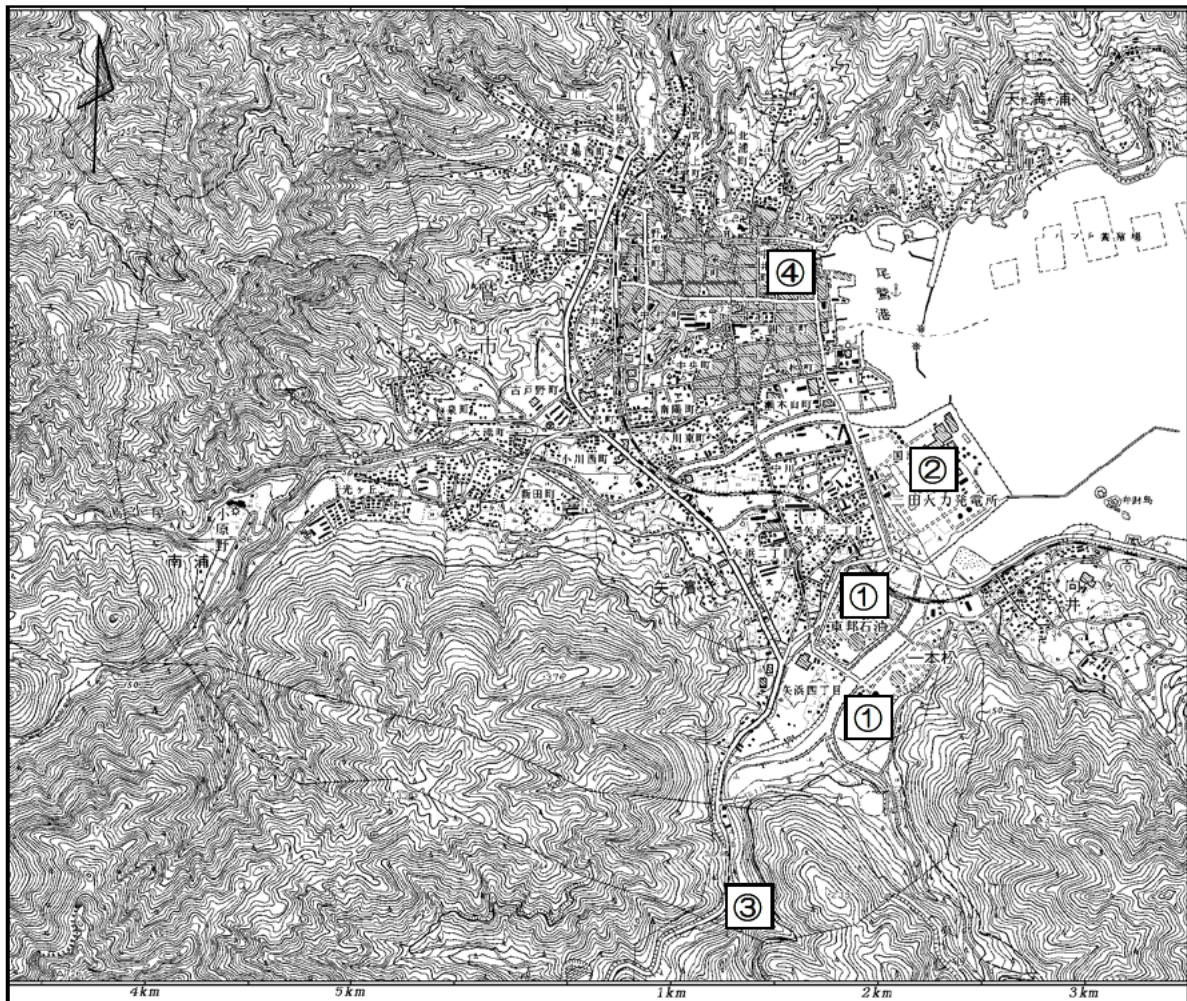


図 I-1-5 尾鷲港臨海部に立地する主要企業位置図

1-4 港湾周辺の交通網

(1) 鉄道

当地域における鉄道は、三重県を中部から南部にかけて縦断する JR 紀勢本線がある。

(2) 道路

三重県内における道路現況は以下に示すとおりである。尾鷲市内では国道 42 号、国道 311 号、国道 425 号が走っているが、他市町村とのアクセスはこれらの国道に限定されており、現在、これを解消するために近畿自動車道紀勢線及び熊野尾鷲道路の整備が進められている。

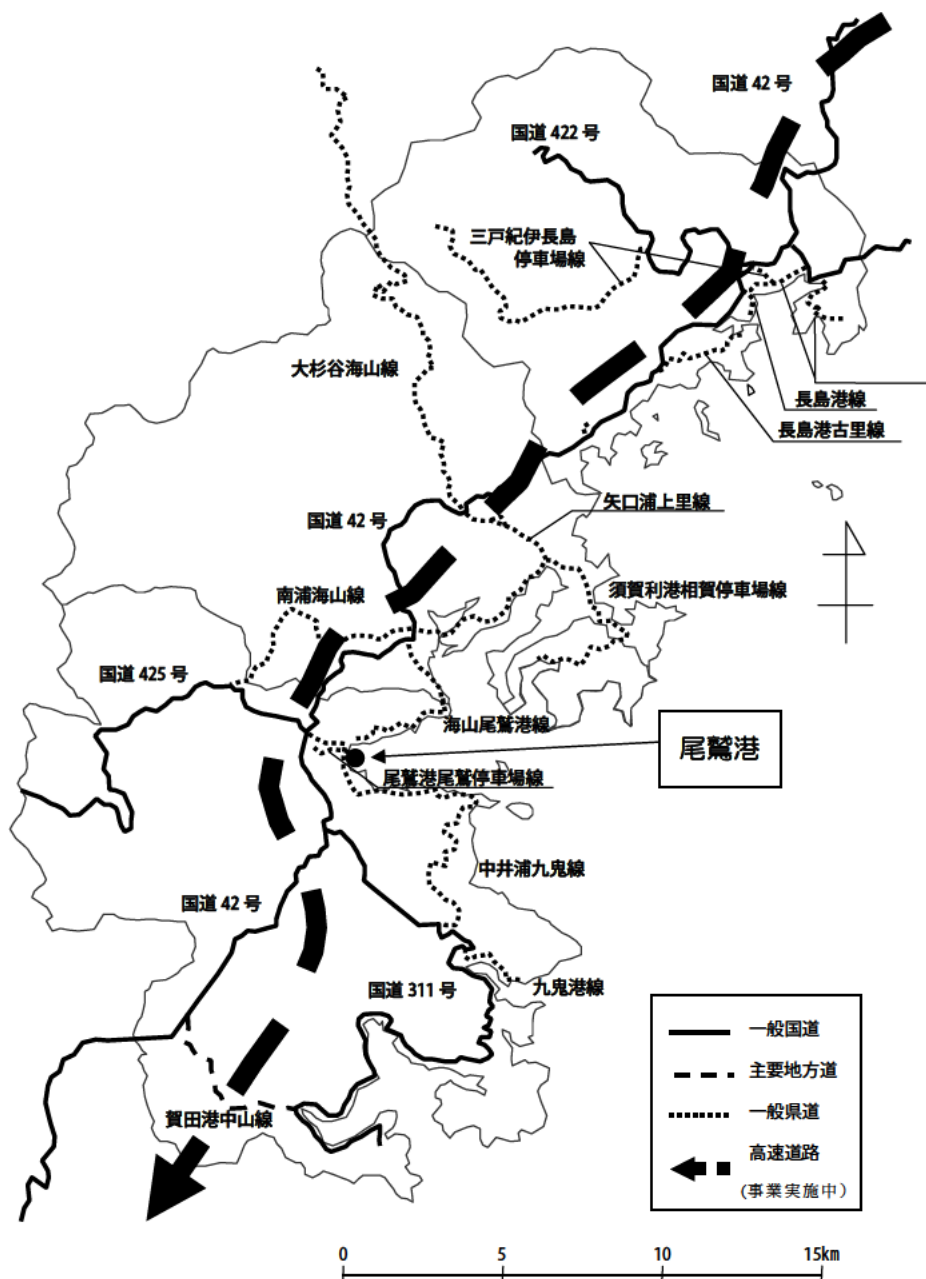


図 1-1-6 尾鷲港周辺交通網図

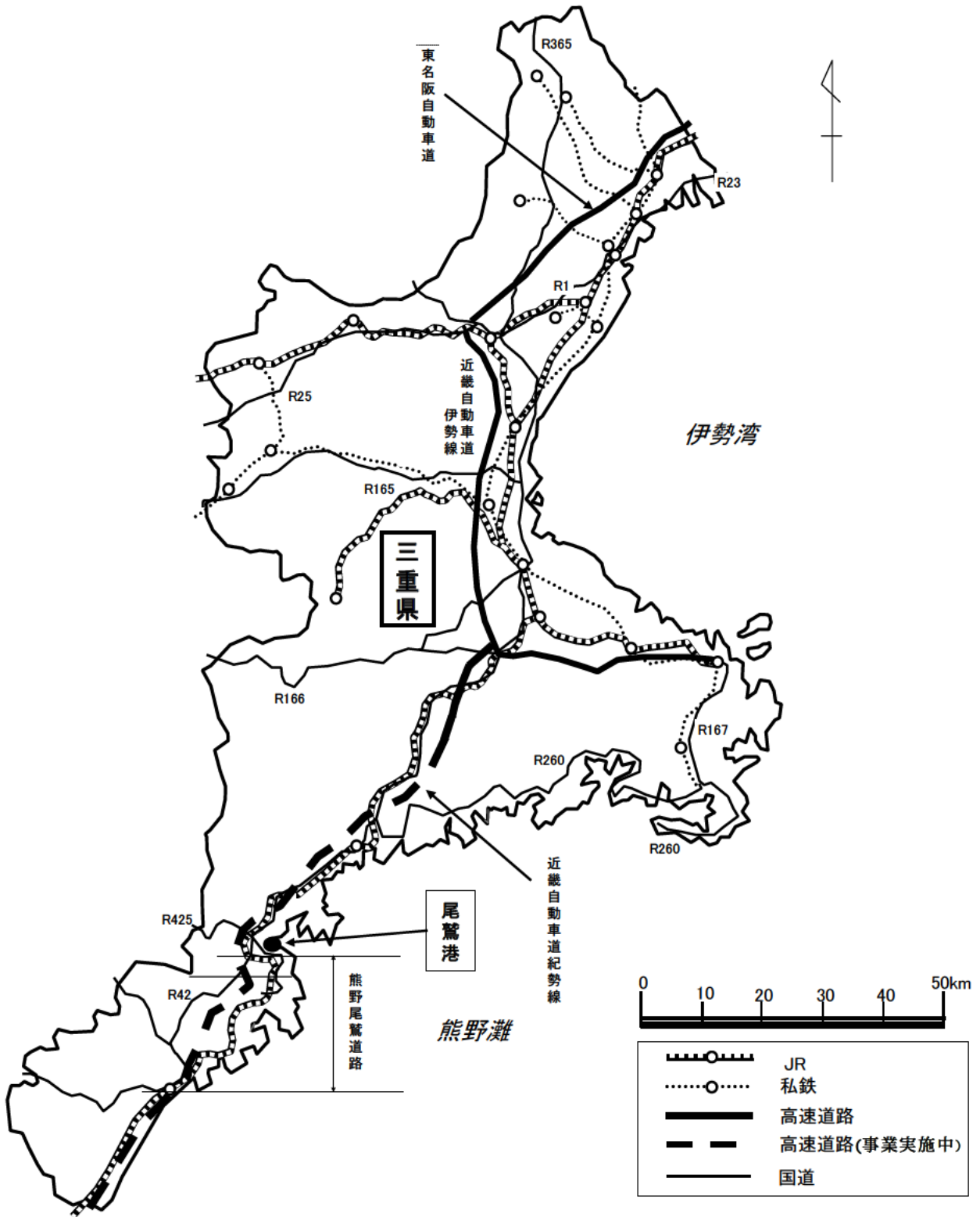


図 I-1-7 広域交通網図

1-5 背後地域の現況

(1) 人口動向

三重県の人口及び世帯数が増加している中で、背後地域（尾鷲市、紀北町）の人口及び世帯数は減少傾向である。平成17年の人口は約42千人で、全県の約2%を占めている。

尾鷲港の直背後市である尾鷲市の人口は約22千人で、背後地域の約53%を占めている。

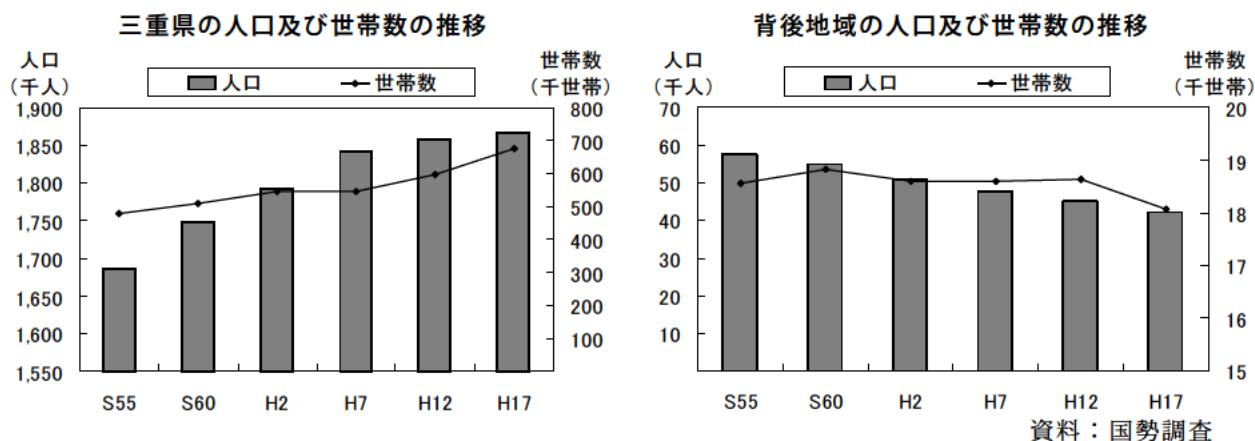


図 I-1-8 人口及び世帯数の推移

(2) 産業動向

① 就業構造

三重県及び背後地域の産業別就業人口構成比は、ともに第3次産業が高く、背後地域は、三重県全県に比べ第1次産業及び第3次産業が高い地域である。

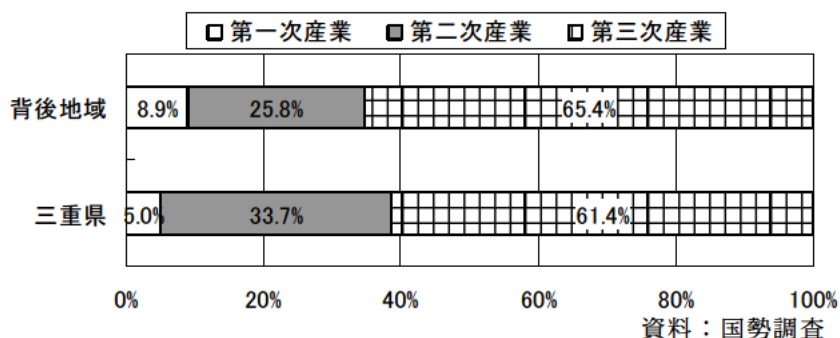


図 I-1-9 産業別就業人口比率（平成17年）

② 工業

三重県の製造品出荷額等が増加している中、尾鷲港背後地域は減少傾向にある。

3業種分類別で見ると、背後地域は生活関連型の割合が全県より高い。

背後地域の業種別製造品出荷額等の全県に占める割合は約6%となっており、木材・木製品、食料品の割合が高い。

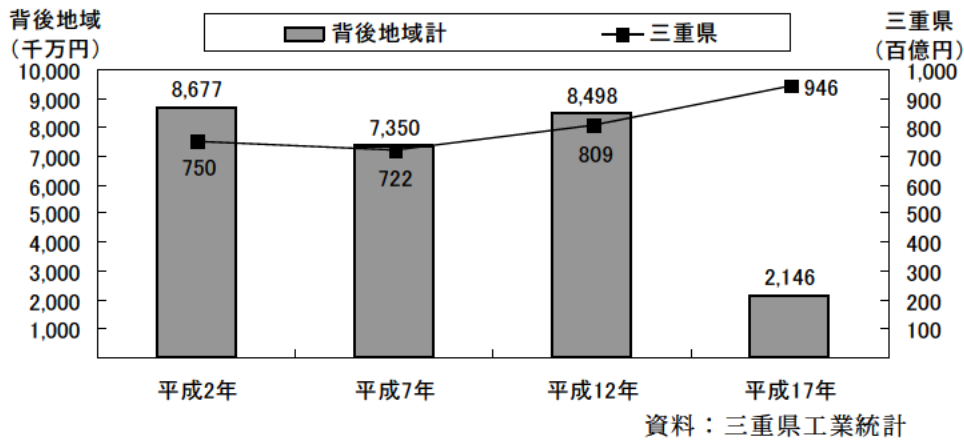
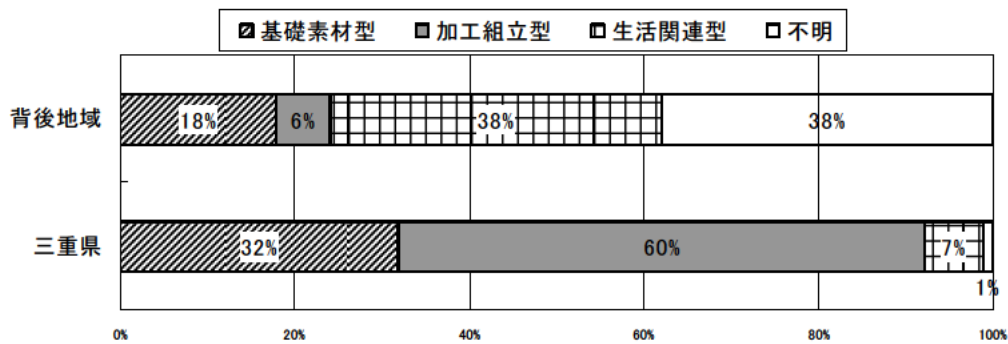
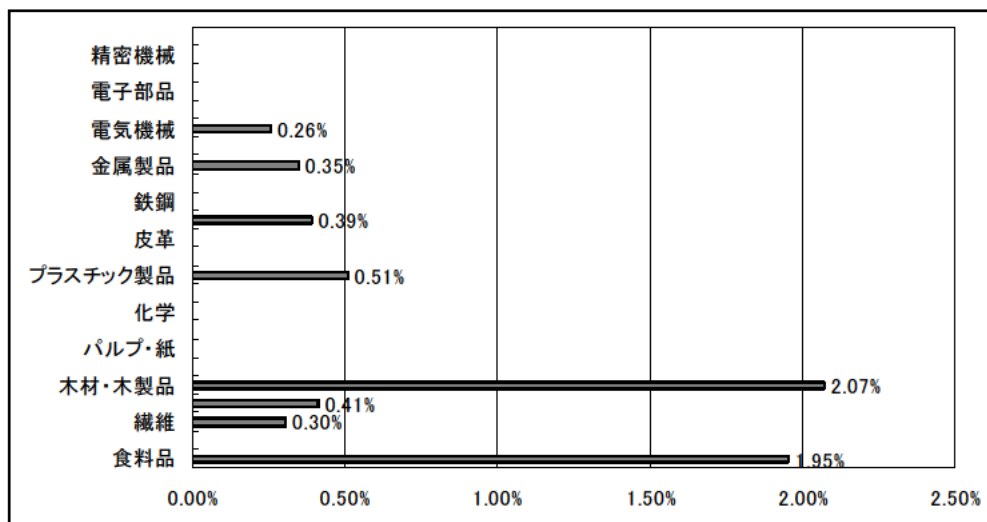


図 I -1-10 製造品出荷額等の推移



注) 基礎素材型：木材・木製品、パルプ・紙、化学、石油・石炭、プラスチック製品、ゴム製品、窯業・土石、鉄鋼、非鉄金属、金属製品
 加工組立型：一般機械、電気機械、情報通信機械、電子部品、輸送機械、精密機械
 生活関連型：食料品、飲料・たばこ、繊維、衣服、家具・装備品、印刷、皮革、その他
 資料：三重県工業統計

図 I -1-11 産業3類型別製造品出荷額等比率（平成17年）



資料：三重県工業統計

図 I -1-12 尾鷲市の主な業種別製造品出荷額等の全県に占める割合（平成17年）

2 . 港湾への要請

2 - 1 港湾への要請

(1) 大型公共岸壁の再編整備

尾鷲港における大型貨物船対応の公共岸壁は、林町地区に水深 5.5m の第 3 岸壁 80m および第 4 岸壁 160m があるが、入港船舶に対し、十分な操船水域の確保が出来ておらず、岸壁を含む埠頭用地の老朽化が生じている。また、ダンプ等の通行や石材等の取り扱いにより、近接する市街地の環境悪化をまねいており、再編・整備が必要となっている。狭隘な用地の中に石材等の取扱岸壁に近接して定期旅客船基地が立地しており、安全性や環境面の問題を解消するため、人流と物流を分離する必要がある。

(2) 賑わい空間、親水機能の充実

近年の熊野古道の世界遺産登録を契機として、「馬越峠道」「八鬼山道」の間に位置する当港を活かした観光振興の充実に期待が寄せられている。当港には、まとまりのある緑地空間や市民等が憩い賑わえる空間が確保されていないため、これらの機能を持つ港湾緑地の整備が望まれている。

(3) 地震・津波等災害に対する対策

東海・東南海・南海地震等、大規模地震の発生により、背後地の主要幹線網の寸断等が生じ当港背後地等が孤立化するなどの被害が想定されることから、地震等災害に関する対策が急務となっている。

(4) 小型船だまり再編整備

港内には漁船・プレジャーボート・官公庁船等多くの中・小型船が係留しており、水域等の利用が狭隘で混雑している。このため、既存施設の有効利用を図り、各種中・小型船の水域利用の適正化を図ることが求められている。

2 - 2 尾鷲港の将来像

【物流】

効率的な港湾活動を確保する。

人流と物流を分離し、安全性の向上を図る。

【交流】

港湾における快適な環境の創造を図るため、多くの人々の交流活動の核となる空間の創出を図る。

【環境】

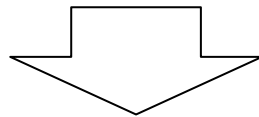
快適で魅力ある水辺空間を創出し、港の賑わいや交流人口の増大に寄与する。

港への親しみや利用を市民が享受できる空間の整備を推進する。

【安全】

大規模地震等の発生時における、緊急物資等の輸送機能や、経済活動を維持する物流機能を確保する。

港内の漁船・プレジャーボート等の各種小型船の適切な収容を図る。



物流・交流・環境・安全と多岐にわたる役割を担う港湾を実現

2 - 3 目標年次

尾鷲港への要請や内外の諸情勢の変化に的確に対応するため、計画目標年次を平成 30 年代半ばとする。

3. 港湾計画の範囲及び港湾空間の利用

3-1 港湾計画の範囲

港湾計画の範囲は、次に示すとおりである。

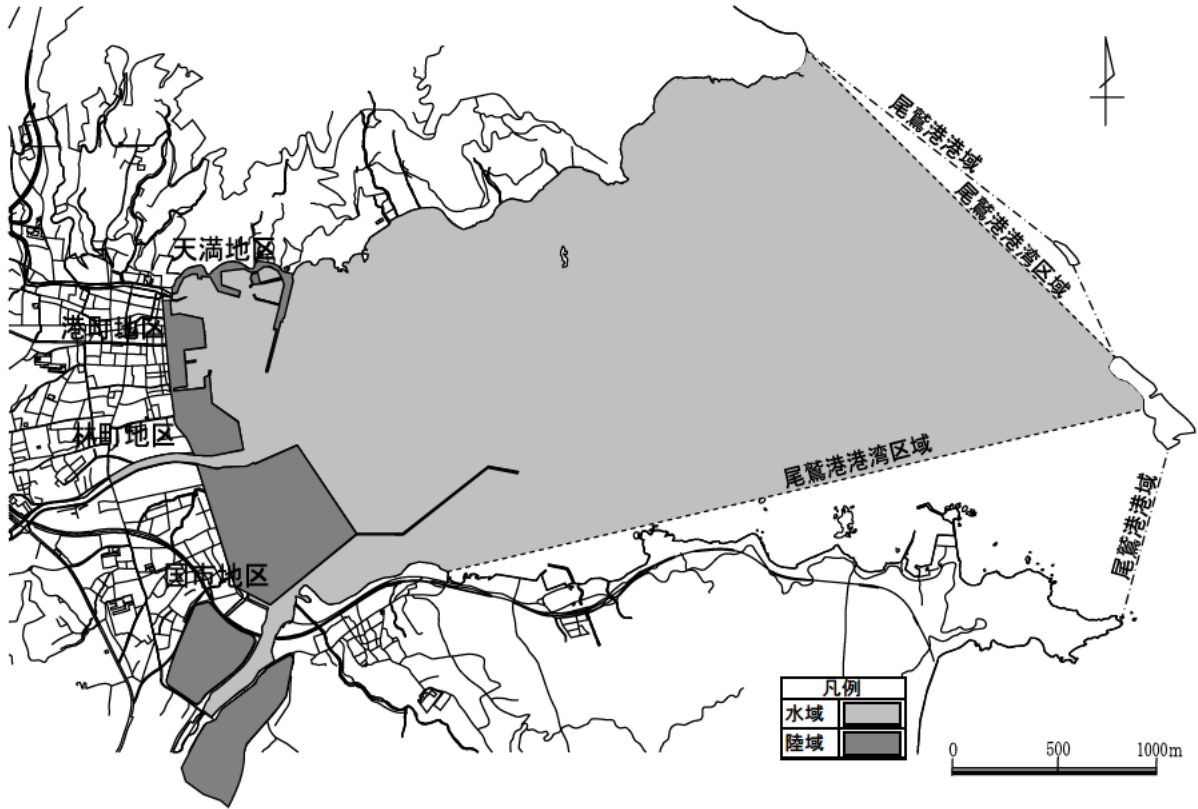


図 I-3-1 港湾計画の範囲

3-2 港湾空間利用ゾーニング図

物流・交流・環境・安全の多様な機能が調和し、効率性、安全性、快適性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港町地区は、水産品を取扱う水産関連ゾーンとする。
- ②林町地区の東部は、石材を中心とした公共貨物を取扱う物流関連ゾーンとする。
- ③港町地区及び林町地区の西部は、親水緑地や集客・交流施設が連携し、様々な人が訪れる交流拠点ゾーンとする。
- ④天満地区及び林町地区は、港内の漁船・プレジャーボート等の各種小型を適正に配置する船だまり関連ゾーンとする。
- ⑤国市地区は、火力発電所を中心としたエネルギー関連ゾーンとする。

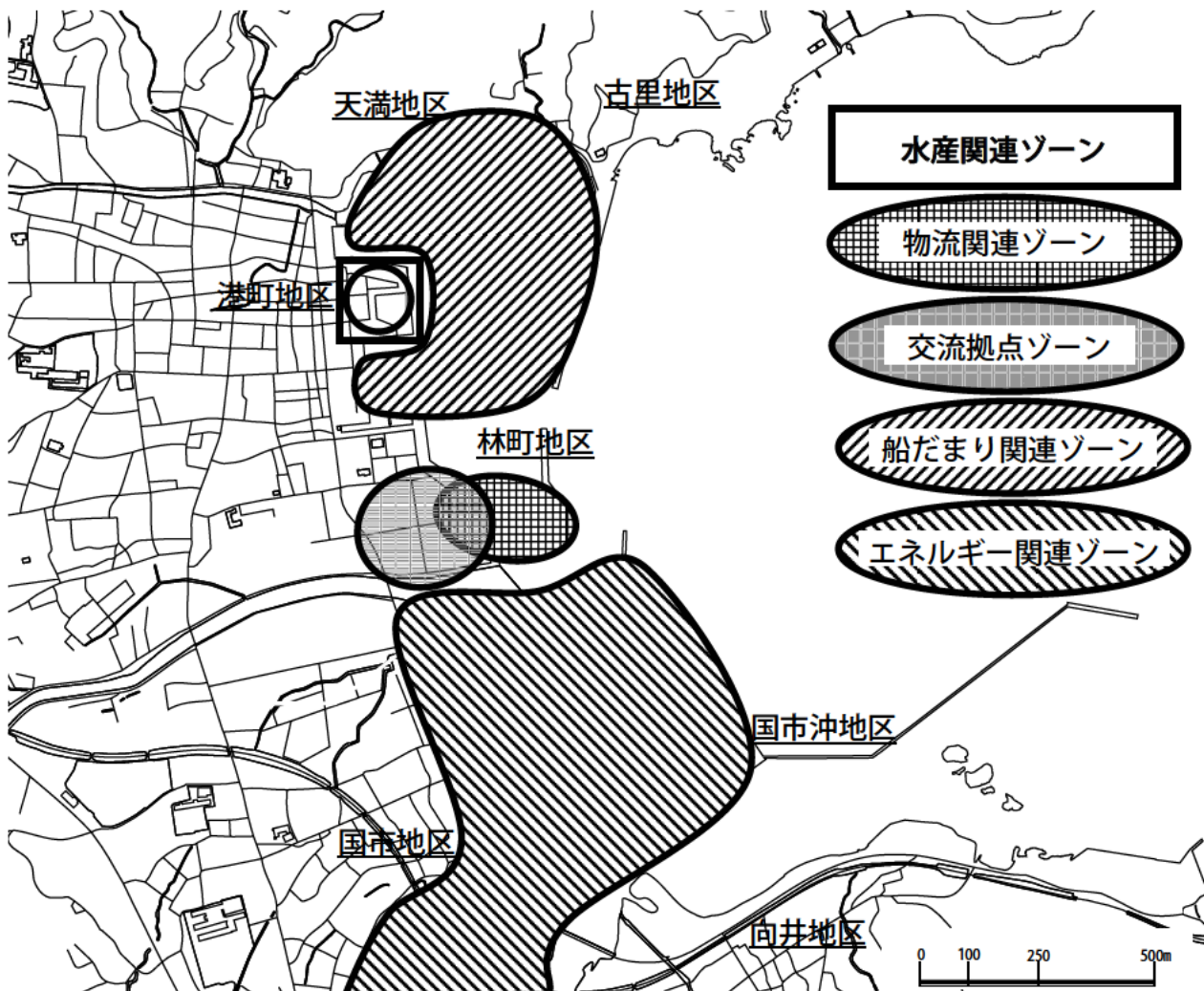


図 1-3-2 港湾利用のゾーニング図

．港湾の能力に関する資料

1．取扱貨物量

1 - 1 取扱貨物量の推移

(1) 外内別・公専別取扱量の推移

外内別・公専別の平成7年～平成16年の取扱貨物量の推移は次のとおりである。

表 -1-1 外内別・公専別取扱貨物量の推移

(千トン)

外内別	公専別	実績値													設定値 平成30年代 半ば
		H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	
外貿	専用	2,174	1,887	1,846	1,910	2,132	1,959	1,680	1,720	1,799	1,520	974	1,010	267	267
	計	2,174	1,887	1,846	1,910	2,132	1,959	1,680	1,720	1,799	1,520	974	1,010	267	267
内貿	公共	332	272	265	209	360	518	523	294	214	251	59	131	68	278
	専用	2,607	2,164	2,625	2,467	2,868	2,678	2,199	2,249	2,111	1,826	1,375	1,295	388	388
	計	2,939	2,435	2,890	2,676	3,228	3,196	2,722	2,543	2,325	2,077	1,434	1,426	456	666
合計	公共	332	272	265	209	360	518	523	294	214	251	59	131	68	278
	専用	4,781	4,051	4,770	4,376	5,000	4,637	3,879	3,969	3,909	3,346	2,349	2,305	655	655
	計	5,113	4,323	4,736	4,586	5,360	5,155	4,402	4,263	4,123	3,597	2,408	2,436	723	933

注) 端数処理のため内数の和と計は必ずしも一致しない。

資料：各年港湾統計年報

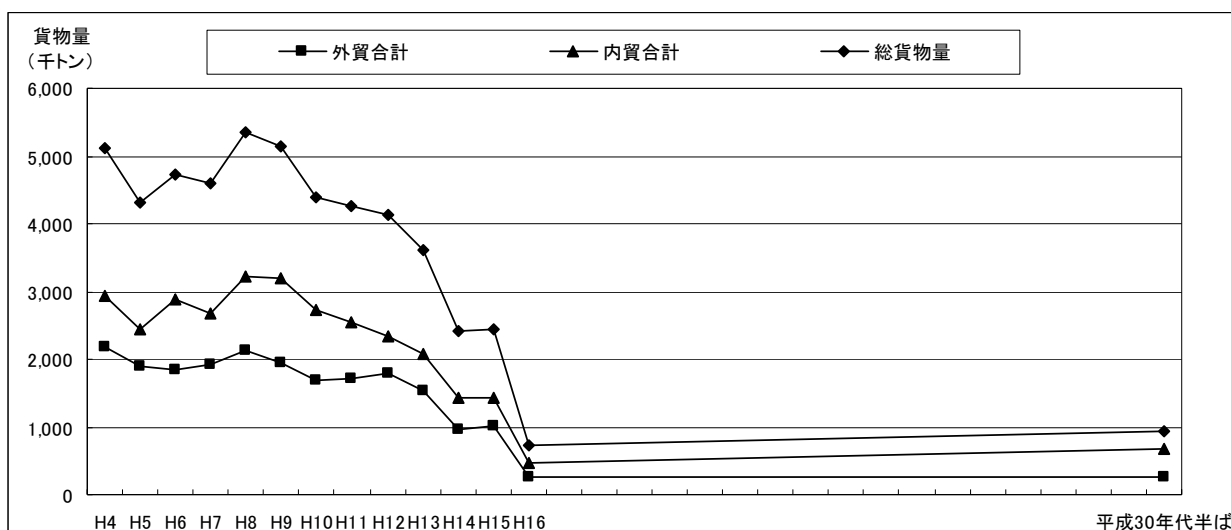


図 -1-1 外内別取扱貨物量の推移

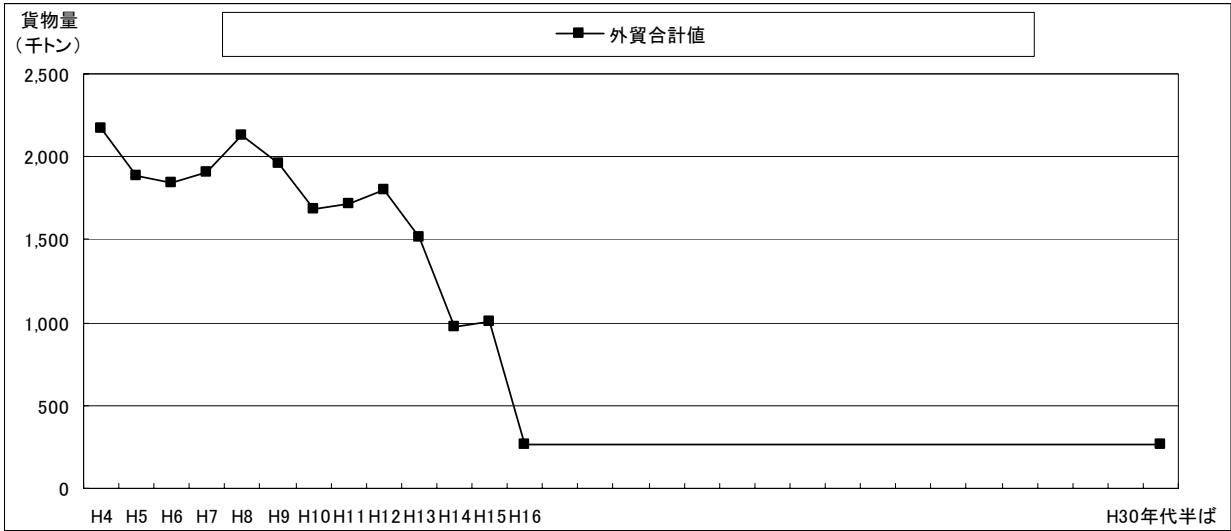


図 -1-2 外貿貨物取扱量の推移

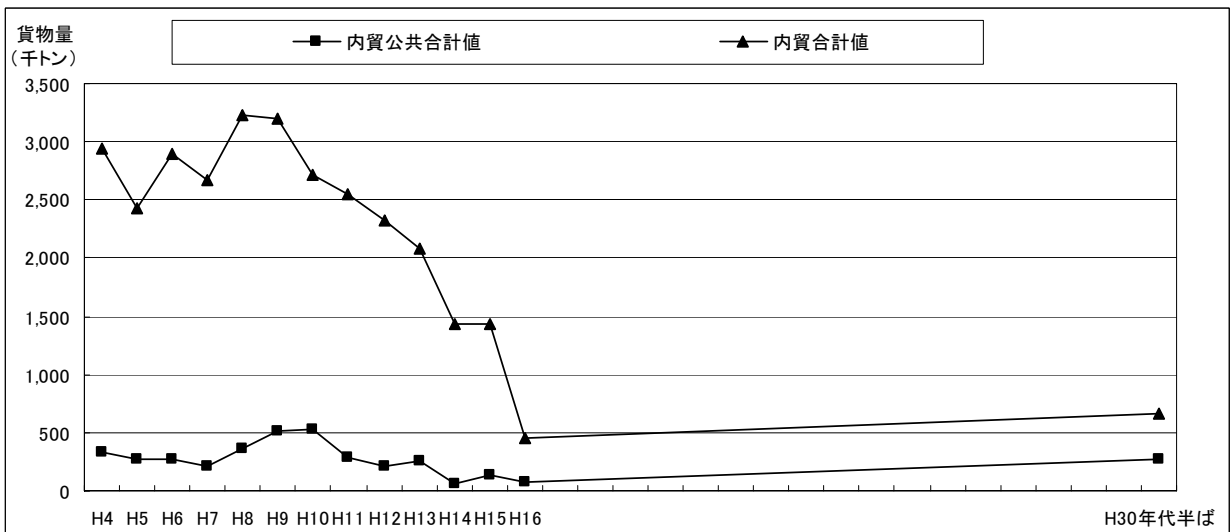


図 -1-3 内貿貨物取扱量の推移

(2) 外貿貨物の取扱量の推移

外貿専用貨物の品目別取扱量の推移

外貿専用貨物の平成 7 年～平成 16 年の取扱貨物量の推移は次のとおりである。

表 -1-2 外貿専用貨物の品目別取扱量の推移

(千トン)

外内別		出入	実績値													設定値
			H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	平成30年代 半ば
鉱産品	原油	輸入	2,174	1,887	1,846	1,910	2,132	1,959	1,680	1,720	1,799	1,520	974	1010	267	267
計			2,174	1,887	1,846	1,910	2,132	1,959	1,680	1,720	1,799	1,520	974	1010	267	267

資料：各年港湾統計年報

(3) 内貿貨物の取扱量の推移

内貿公共貨物の品目別取扱量の推移

内貿公共貨物の品目別取扱量の過去10年間の推移は、次のとおりである。

表 -1-3 内貿公共貨物の品目別取扱量の推移

(千トン)

品目		出入	実績値													設定値	
			H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	平成30年代 半ば	
農水産品	水産品	移出										1	1	1	0		取扱なし
		移入	8	7	7	7	6	7	5	4	4	4	4	4	4	4	18
		内計	8	7	7	7	6	7	5	4	5	4	5	5	4	4	18
林産品	原木	移出															
		移入															24
		内計															24
鉱産品	砂利・砂・石材	移出	304	250	218	185	331	494	320	276	194	241	50	101	62	233	
		移入		1	1	5	7	1	4	1	4	5	4	4	2	3	
		内計	304	251	219	190	338	495	324	277	198	247	54	105	64	236	
その他(米、雑穀、豆・野菜、果物・その他繊維工業品・日用品・取り合せ品、廃棄物)		移出	5	0	27	0	0	0	182	1	0	0	0	21	0	取扱なし	
		移入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			取扱なし	
		内計	5	0	27	0	0	0	182	1	0	0	0	21	0	取扱なし	
合計		移出	324	264	257	197	347	510	514	289	205	242	51	123	62	233	
		移入	8	8	8	12	13	8	9	5	8	9	8	8	6	45	
		内計	332	272	265	209	360	518	523	294	214	251	59	131	68	278	

資料：各年港湾統計年報

注) 端数処理のため内数の和と計は必ずしも一致しない。

注) 各欄の空欄は取扱量が全くないもので、「0」は取扱量が500トンに満たないものを示す。

内貿専用貨物の品目別取扱量の推移

内貿公共貨物の品目別取扱量の過去10年間の推移は、次のとおりである。

表 -1-4 内貿専用貨物の品目別取扱量の推移

(千トン)

品目	出入	実績値														設定値
		H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	平成30年代 半ば	
鉱産品	原油	移出	522	400	373	461	442	373	265	334	197	54	25	50	170	170
		移入		10		4							78	80	70	70
		内計	522	410	373	465	442	373	265	334	197	54	103	129	240	240
	その他非金属 鉱物	移出	93	63	108	77	106	89	60	65	65	36	32	25		取扱なし
内計		93	63	108	77	106	89	60	65	65	36	32	25		取扱なし	
化学工業品	重油	移出	669	627	749	752	894	909	911	981	1,065	1,072	735	765	89	89
		移入	708	503	842	611	868	726	473	529	471	298	271	199	22	22
		内計	1,377	1,130	1,591	1,363	1,762	1,635	1,383	1,510	1,536	1,370	1,006	964	111	111
	石油製品	移出	582	530	521	531	526	550	464	334	310	355	226	171	29	29
		移入	33	31	31	32	32	31	27	7	3	0			7	7
内計	615	561	553	563	559	581	491	340	313	356	226	171	36	36		
軽工業品	その他食料 工業品	移出	14	14	12	12	15	16	12	12	11	10	7	5	1	1
		内計	14	14	12	12	15	16	12	12	11	10	7	5	1	1
合計	移出	1,866	1,620	1,751	1,820	1,968	1,921	1,700	1,714	1,636	1,528	1,025	1,016	289	289	
	移入	741	544	873	647	901	757	500	535	474	298	349	279	99	99	
	内計	2,607	2,164	2,625	2,467	2,868	2,678	2,199	2,249	2,111	1,826	1,375	1,295	388	388	

資料：各年港湾統計年報

注) 端数処理のため内数の和と計は必ずしも一致しない。

注) 各欄の空欄は取扱量が全くないもので、「0」は取扱量が500トンに満たないものを示す。

1 - 2 定期航路の現況

(1) 定期旅客船航路

定期旅客船航路の現況は、次のとおりである。

表 -1-5 定期旅客船航路の現況

航路方面名	船社	寄港頻度	船名	主要船型	旅客定員	開設年月
尾鷲～須賀利	須賀利巡航船(有)	日 4 便	すがり丸	14GT	45	S.56.10

1-3 取扱貨物量の設定

(1) 取扱貨物量の設定の方針

基準年次は平成16年とし、目標年次（平成30年代半ば）における取扱貨物量は、過去の取扱貨物量の推移やヒアリング等の分析を基に以下のフローに従い設定した。

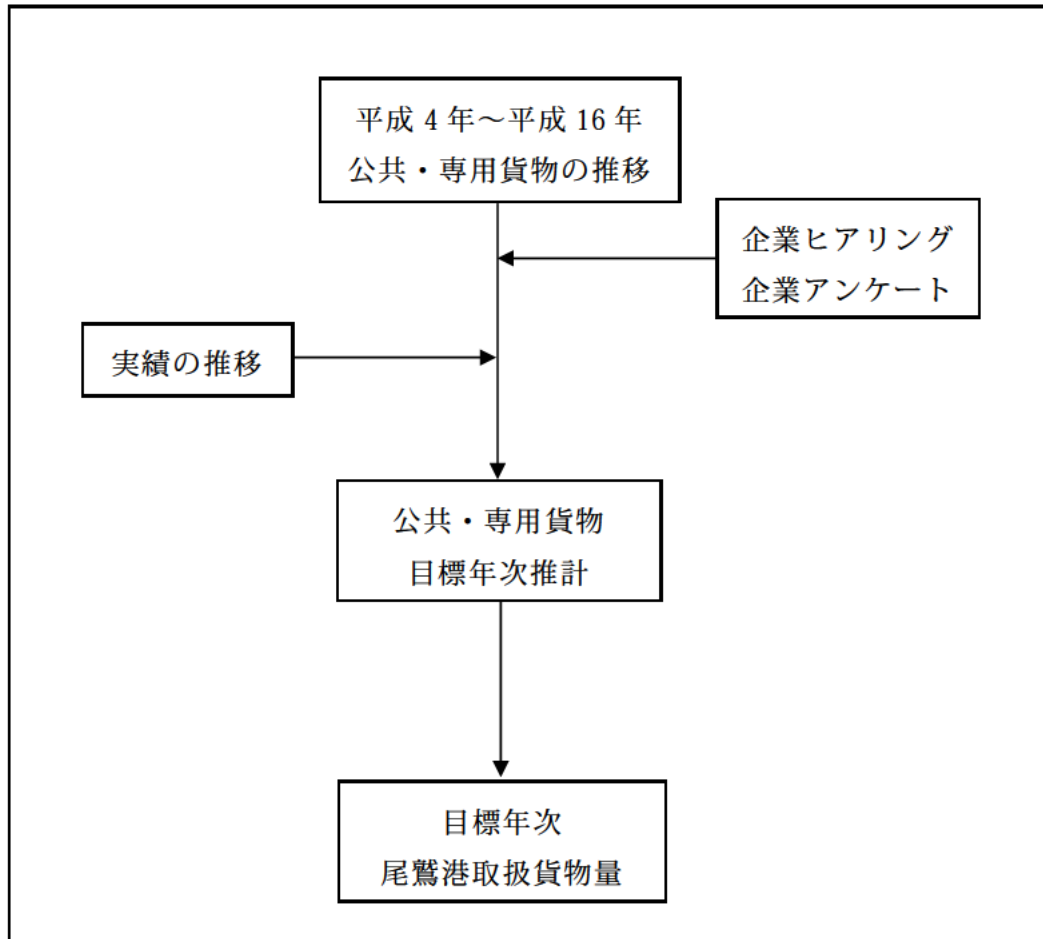


図 II-1-4 取扱貨物量の推計フロー

(2) 外貿貨物の取扱量の設定

外貿専用貨物の取扱量の設定

目標年次における外貿専用貨物の取扱量の設定値と設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

表 -1-6 外貿専用貨物の取扱量の設定

(千トン)

品目		出入	H16 取扱量	設定値	設定の考え方
鉱産品	原油	輸入	267	267	H16 年実績程度
合計		輸入	267	267	

(3) 内貿貨物の取扱量の設定

内貿公共貨物の取扱量の設定

目標年次における内貿公共貨物の取扱量の設定値と設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

表 -1-7 内貿公共貨物の取扱量の設定

(千トン)

品目		出入	H16 取扱量	設定値	設定の考え方
農水産品	水産品	移入	4	18	ヒアリングによる
林産品	原木	移入		24	ヒアリングによる
鉱産品	砂利、 砂・石材	移出	62	233	過去 13 ヶ年実績平均及びヒアリングによる
		移入	2	3	過去 13 ヶ年実績平均
その他(米・野菜、 果物・その他日用品)		移出	0		取扱いなし
合計		移出	62	233	
		移入	6	45	

注：実績の計は、端数処理のため必ずしも一致しない。

：表中の「0」は取扱いはあるが千トンに満たないものである。

内貿専用貨物の取扱量の設定

目標年次における内貿専用貨物の取扱量の設定値と設定の考え方は、それぞれ次のとおりである。

表 -1-8 内貿専用貨物の取扱量の設定

(千トン)

品 目		出入	H16 取扱量	設定値	設定の考え方
鉱産品	原油	移出	170	170	H16 年実績程度
		移入	70	70	H16 年実績程度
	その他非金属鉱物	移出	取扱いなし	取扱いなし	取扱いなし
化学工業品	重油	移出	89	89	H16 年実績程度
		移入	22	22	H16 年実績程度
	石油製品	移出	29	29	H16 年実績程度
		移入	7	7	H16 年実績程度
軽工業品	その他食料工業品	移出	1	1	H16 年実績程度
合計		移出	289	289	
		移入	99	99	

注：実績の計は、端数処理のため必ずしも一致しない。

2 . 入港船舶

2 - 1 船舶の利用状況

船舶の種類別、トン階級別の過去5年間の利用状況は次のとおりである。

表 -2-1 船種別の入港船舶隻数の推移

(単位：隻)

船舶種類	トン階級(総トン)	H12年	H13年	H14年	H15年	H16年
外航商船	10,000以上	24	17	16	16	6
	合計	24	17	16	16	6
内航商船	10,000以上			1	1	2
	6,000以上～10,000未満					
	3,000以上～6,000未満	30	31	44	17	3
	1,000以上～3,000未満	330	267	180	182	48
	500以上～1,000未満	93	115	64	98	27
	100以上～500未満	373	485	253	256	97
	5以上～100未満	2,035	1,983	1,713	1,581	1,575
	合計	2,861	2,881	2,225	2,135	1,752
漁船	100以上～500未満	7				
	5以上～100未満	13,117	12,311	1,1907	11,573	11,131
	合計	13,124	12,311	1,1907	11,573	11,131
避難船	3,000以上～6,000未満		1			
	1,000以上～3,000未満		1	1		
	500以上～1,000未満		1	2		
	100以上～500未満		4			1
	合計		7	3	-	1
その他	500以上～1,000未満	29	46	38	54	41
	100以上～500未満	60	49	63	96	53
	5以上～100未満	321	273	247	472	437
	合計	410	368	348	622	531
合計	10,000以上	24	17	17	17	8
	3,000以上～6,000未満	30	32	44	17	3
	1,000以上～3,000未満	330	268	181	182	48
	500以上～1,000未満	122	162	104	152	68
	100以上～500未満	440	538	316	352	151
	5以上～100未満	15,473	14,567	13,867	13,626	13,143
	合計	16,419	15,584	14,529	14,346	13,421

資料：各年港湾統計年報

2 - 2 入港船舶の隻数の設定

(1) 入港船舶隻数の設定の方針

次のフローに従い、入港船舶隻数を設定する。

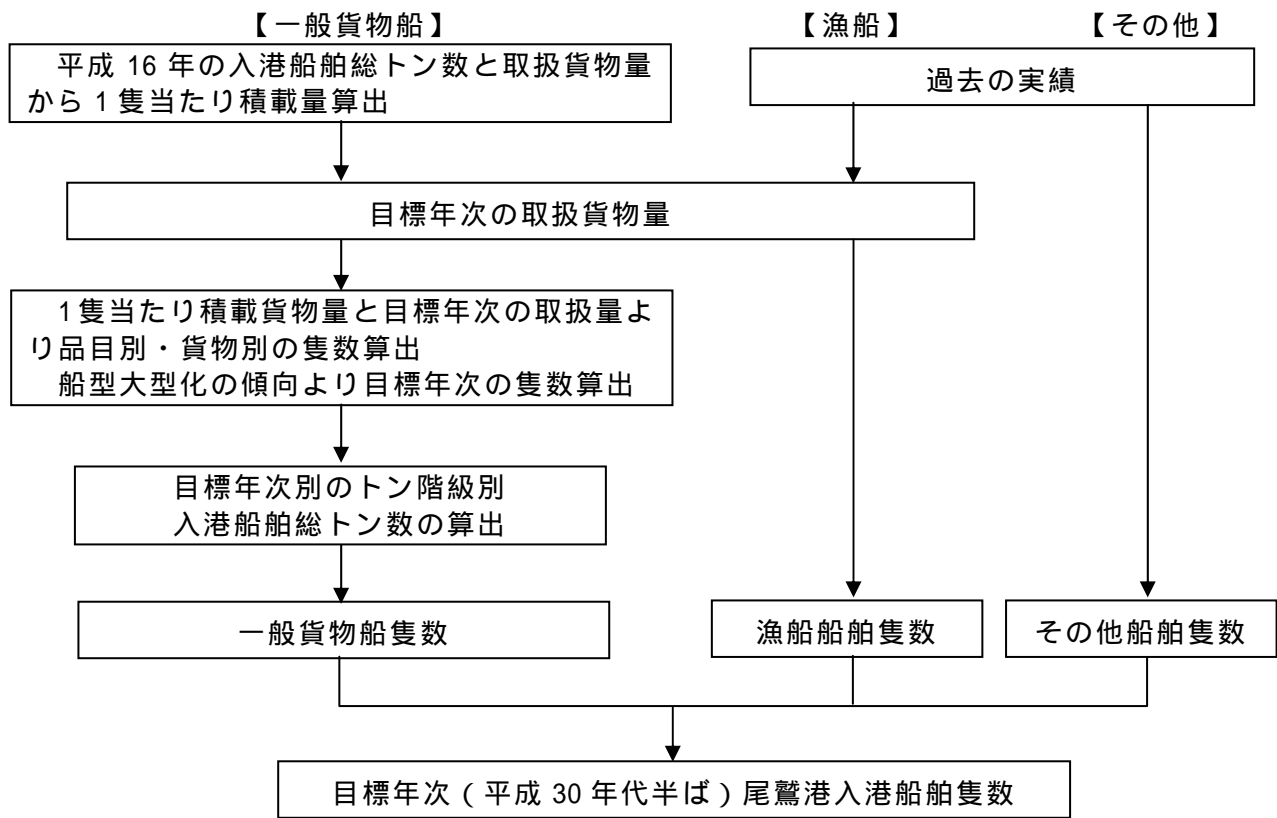


図 -2-1 入港船舶隻数の設定フロー

(2) 入港船舶隻数の設定

目標年次における入港船舶隻数の設定値は、それぞれ次のとおりである。

表 -2-2 入港船舶隻数の設定

(単位：隻)

		合計	10,000 GT 以上	3,000 ~ 6,000	1,000 ~ 3,000	500 ~ 1,000	100 ~ 500	5 ~ 100
H16 入港 隻数	外航商船	6	6					
	内航商船	1,752	2	3	48	27	97	1,575
	漁船	11,131						11,131
	避難船	1					1	
	その他	531				41	53	437
	合計	13,421	8	3	48	68	151	13,143
設定値	外航商船	6	6					
	内航商船	1,980	2	27	252	27	97	1,575
	漁船	14,000						14,000
	避難船	1					1	
	その他	531				41	53	437
	合計	16,518	8	27	252	68	151	16,012

3. 船舶乗降旅客数

3-1 船舶乗降旅客数の設定方針

次のフローに従い、港湾利用者数を設定する。

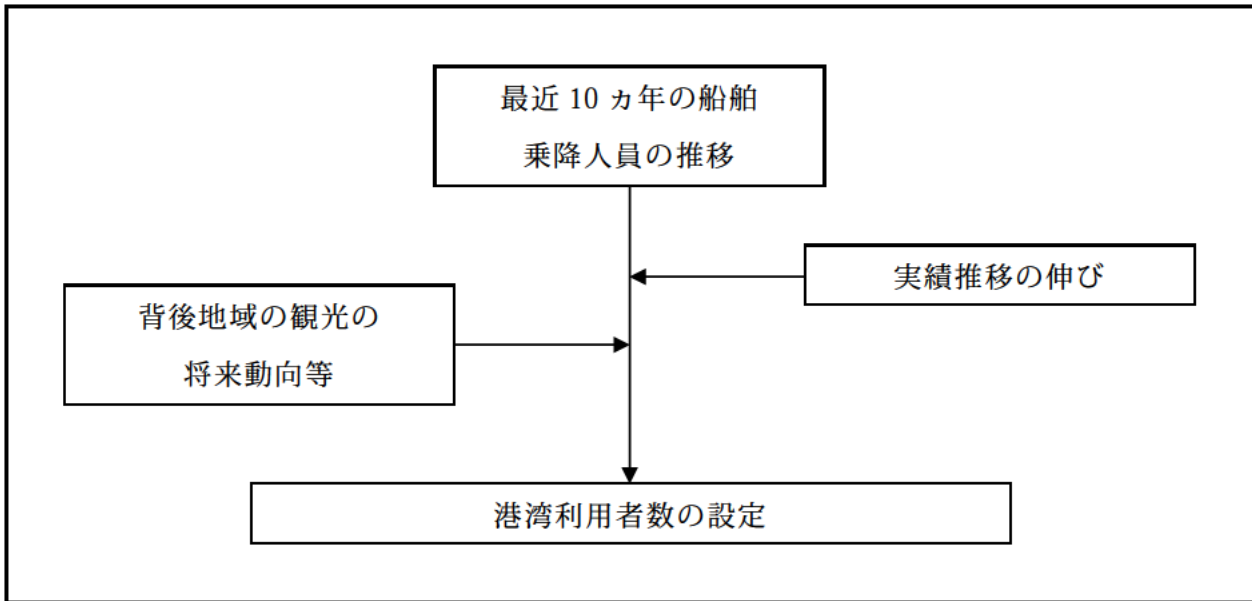


図 II-3-1 船舶乗降旅客数の設定フロー

3-2 船舶乗降旅客数の設定

(1) 旅客輸送人員の推移

定期旅客船による輸送人員の過去10年間の推移は、次のとおりである。

表 II-3-1 旅客輸送人員の推移

(単位：千人)

種類	航路 方面別	出入	実績値									
			H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16
定期旅客船 航路	尾鷲 ～ 須賀利	出	10	9	8	9	7	7	6	5	4	4
		入	11	10	8	9	8	7	6	6	4	4
		計	21	19	17	17	15	14	12	11	9	9

注：実績の計は、端数処理のため必ずしも一致しない。

(3) 旅客輸送人員の設定

旅客輸送人員の設定値と設定の考え方については、次のとおりである。

表 II-3-2 旅客施設利用者数の設定

種類	設定値	設定の考え方
定期旅客船航路	9千人	H16年実績程度

．港湾計画で定める機能別の計画に関する資料

1．物流

1 - 1 公共埠頭計画

(1) 公共埠頭の現況

公共埠頭の利用状況（平成16年）

尾鷲港における公共埠頭の利用状況は、以下に示すとおりである。

表 -1-1 公共埠頭の埠頭別利用状況

地区名	施設名称	施設諸元	主要取扱貨物等	備考
天満地区	天満岸壁	(-4.5) × 1B		既設
	天満先端岸壁	(-4.5) × 1B		既設
	天満南岸壁	(-4.5) × 2B		既設
港町地区	第1岸壁	(-4.5) × 2B		既設
	-5.5m岸壁	(-5.5) × 1B	水産品：4千トン	既設
	-4.5m岸壁	(-4.5) × 1B		既設
	第2岸壁	(-4.5) × 1B		既設
	-4.5m岸壁	(-4.5) × 1B		既設
	係船岸壁	(-4.5) × 1B		既設
林町地区	第3岸壁	(-5.5) × 1B	石材：62千トン	既設
	第4岸壁	(-5.5) × 2B	砂・砂利：3千トン	既設
林町地区	中川添岸壁	(-4.5) × 1B		既設
国市地区	中部岸壁	(-4.5) × 1B		既設
	中部岸壁	(-6.0) × 1B		既設

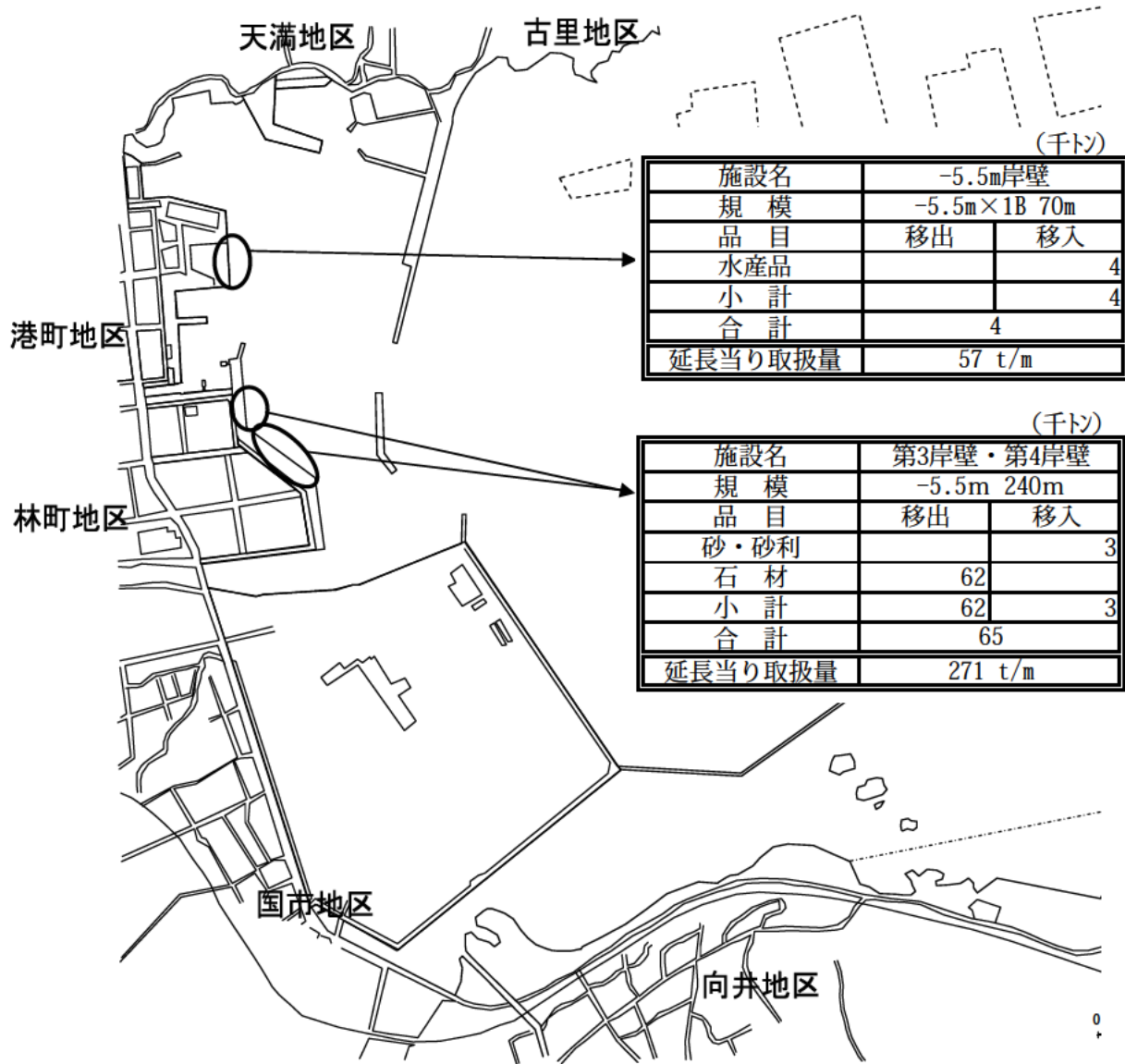


図 III-1-1 公共埠頭取扱状況図 (平成 16 年)

水深別公共埠頭延長の現況

水深別の公共埠頭延長の現況は、それぞれ次のとおりである。

表 -1-2 水深別公共埠頭延長

水深	既設		工事中		既定計画	
	バース数	延長 (m)	バース数	延長 (m)	バース数	延長 (m)
-7.5m ~			-	-	2	350
-5.5m ~	5	400	-	-	5	420
-4.5m ~	12	758	-	-	12	830
合計	17	1,158	-	-	19	1,600

(2) 公共埠頭計画の必要性

尾鷲港は、物流コストの削減及び輸送効率の向上のため、船舶の大型化及び背後用地の確保等の要請に対処する必要がある。

【背景・要請】

- ・林町地区では、石材の取扱貨物量が多いため岸壁占有率が高く、埠頭用地が不足しており、港湾活動に支障をきたしている。
- ・必要岸壁水深が-5.5m以上の船舶からの入港要請はあるものの水深不足により入港できないことから、船舶の大型化への対応が必要である。
- ・狭隘な用地の中に石材等の取扱岸壁に近接して定期旅客船基地が立地しており、安全性の低下、環境悪化を招いている。このため、安全性の向上を図るとともに環境面の問題を解消するため、人流と物流を分離する必要がある。
- ・既定計画においては、公共貨物貨物量の大幅な増大等に対応するため、国市沖地区に大規模な開発計画を位置づけていたが、未着手となっている。

【今回計画での対応】

- ・林町地区に船舶の大型化に対応した大型公共岸壁を計画し、既設第4岸壁(水深-5.5m、延長100m)と併せた効率的な港湾活動を確保するとともに、人流と物流を分離し、安全性の向上及び環境面の改善を図る。
- ・国市沖地区の公共埠頭計画を削除する。

(3) 公共埠頭の規模

公共埠頭の必要延長

公共貨物の取扱量の設定値に対し、今回計画することが必要な公共埠頭の延長は次のとおりである。

表 -1-3 公共埠頭の必要延長

外内	種類		取扱量の 設定値 (千トン)	既存施設 の取扱量 (千トン)	計画施設 対応必要量 (千トン)	必要公共 埠頭延長 (m)
内買	一般貨物	主要品目 (石材、原木)	257	21	236	130
		主要品目以外	3	3	0	0
	内買計		260	24	236	130
合計			260	24	236	130

注) 目標年次(平成30年代半ば)における既存施設での取扱量

必要延長の必要水深への配分

今回計画することが必要な公共埠頭の延長について、必要な水深は次のとおりである。

表 -1-4 必要延長の必要水深への配分

外内	種類		計画必要公共 埠頭延長(m)	必要水深への延長配分
				7.5m
内買	一般貨物	主要品目 (石材、原木)	130	130
合計			130	130

必要水深の設定の根拠

石材を運搬するガット船の749t型ガット船への大型化、及び、木材運搬船5,000D/W級貨物船での輸送が計画されているため、-7.5mの水深が必要である。

④水深別バース数の設定

上記の水深別の延長をもとに、それぞれの利用形態を考慮し、今回計画する水深別のバース数は次のとおりである。

表Ⅲ-1-5 水深別バース数

水深	バース数	延長	水深別バース数の設定の考え方
-7.5m	1	130m	石材を取扱うガット船 749t 級、木材を取扱う貨物船 5,000D/W 級対応岸壁を 1 バース

⑤公共埠頭の配置及び埠頭用地面積

今回計画する公共埠頭の配置及び埠頭用地面積については、次のとおりである。

表Ⅲ 1-6 公共埠頭の配置及び埠頭用地面積

地区名	埠頭名	水深	延長	奥行き 設定値	埠頭用地 面積	配置及び埠頭用地 面積の考え方
林町	林町	-7.5m	130m	20m	2.1ha	石材、木材等の将来取扱貨物量と背後地の利用形態を考慮した埠頭用地の必要な面積を確保する。



図Ⅲ-1-2 今回計画する公共埠頭の位置図

1-2 専用埠頭計画

(1) 専用埠頭の現況

① 専用埠頭の利用状況 (平成 16 年)

専用埠頭の主要取扱貨物等の利用状況は次のとおりである。

表 III-1-7 専用埠頭の利用状況

地区名	埠頭名	施設諸元	主要取扱貨物		備考
国市沖	東邦石油(株)棧橋	-17m ドルフィン(1B)	原油	507 千トン	既設
			重油	111 千トン	
			その他	37 千トン	
合 計				655 千トン	

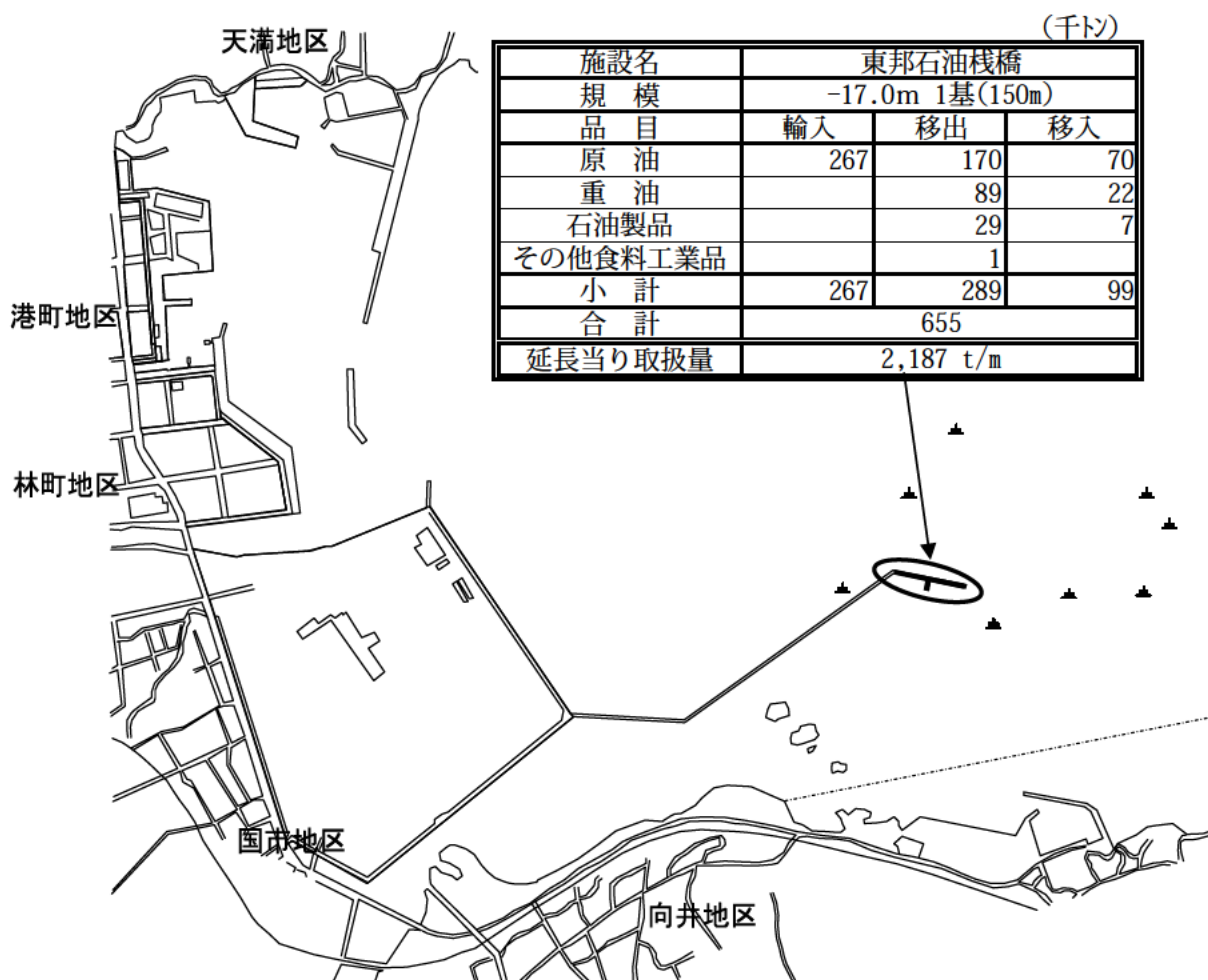


図 III-1-3 専用埠頭利用状況図 (平成 16 年)

(2) 専用埠頭計画

企業の事業計画に対応して、国市沖地区に計画されていた-6m岸壁1バースを削除し、-21m係船浮標1バースを撤去する。

表 -1-8 専用埠頭計画

地区名	施設名	水深	バース数	施設規模	備考
国市沖	-6.0m岸壁	-6.0m	1	90m	削除
	係留ブイ	-21m	1	6基	撤去

1 - 3 水域施設計画

(1) 航路計画

航路計画の必要性

今回、新規に計画した公共埠頭に対応した航路を計画する。

今回計画する航路の規模

今回計画する航路の規模の考え方は、次のとおりである。

表 -1-9 航路計画の規模の考え方

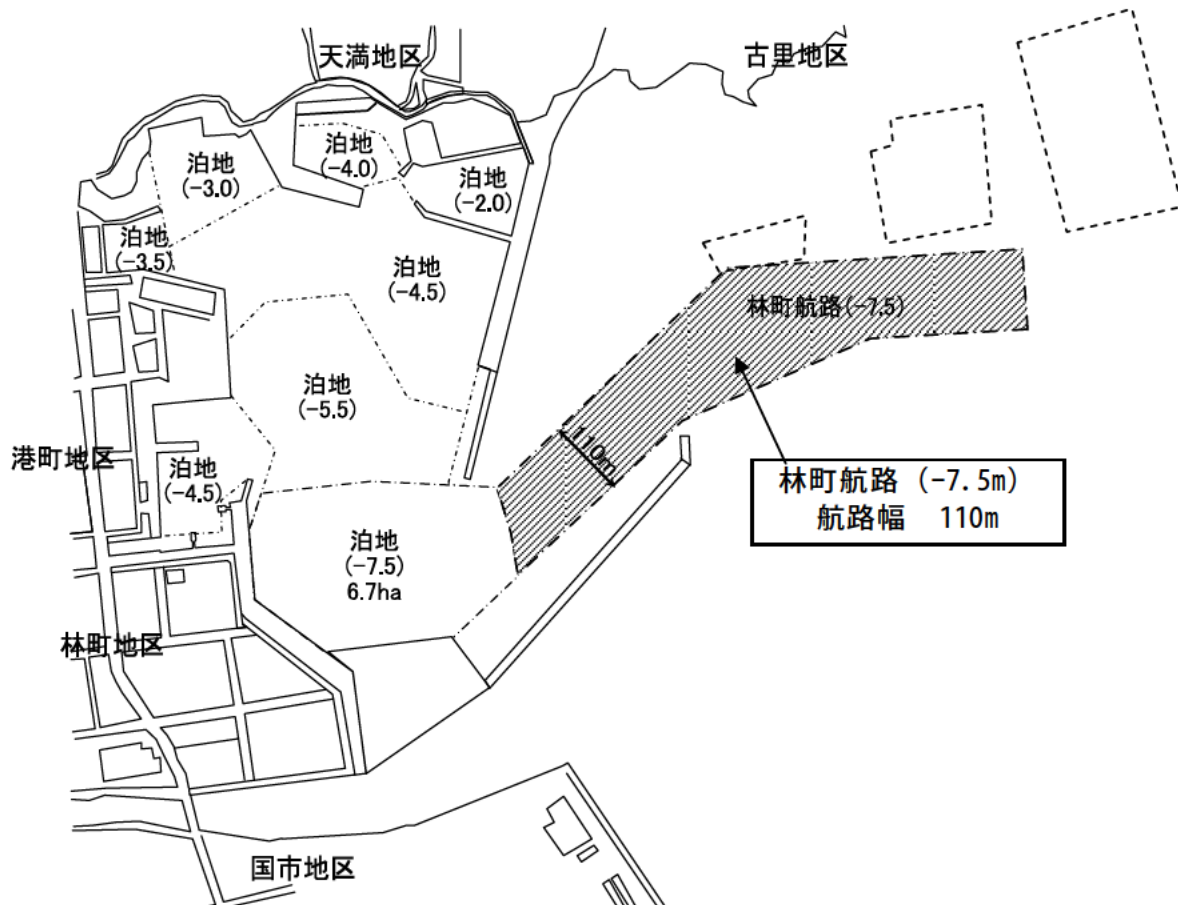
航路名	水深 (m)	幅員 (m)	計画種類	水深の設定の 考え方	幅員の設定の考え方
林町航路	-7.5	110	今回計画	5,000D/W 級の貨物 船に対応	船長分の航路幅を確保し、 屈曲部航路の十分な余裕幅 を確保する。

今回計画する航路の配置

今回計画する航路の配置の考え方は、次のとおりである。

表 -1-10 航路計画の配置の考え方

航路名	配置、法線の考え方
林町航路	船舶の入出港における操船性や周辺海域の利用状況等を考慮した配置とする。



図Ⅲ-1-4 今回計画する航路の位置図

(2) 泊地計画

① 泊地の現況

泊地の現況は、次のとおりである。

表Ⅲ-1-11 主要な泊地の現況

地区名	名称	水深 (m)	面積 (m ²)	状況
天満	天満泊地	-2.0	12,900	既設
		-1.0	7,700	既設
	天満東泊地	-2.0	3,300	既設
		-3.0	1,440	既設
		-4.0	7,300	既設
	脇ノ浜泊地	-3.0	17,100	既設
港町	第1第2岸壁泊地	-3.5	6,300	既設
		-4.5	125,000	既設
	第3第4岸壁泊地	-3.0	2,700	既設
林町	第3第4岸壁泊地	-5.5	87,900	既設

② 泊地計画の必要性

今回、新規に計画した公共埠頭に対応した泊地を計画する。

③ 泊地計画の規模及び配置

泊地計画の規模及び配置の考え方は、次のとおりである。

表 III-1-12 泊地計画の規模及び配置

地区名	水深 (m)	面積 (ha)	計画種類	水深の設定の考え方	配置、法線及び面積の考え方
林町	-7.5	6.7	既定計画の変更計画	5,000D/W 級の貨物船に対応	5,000D/W 級船舶の船長の 2 倍を直径とする円面積を岸壁前面に確保する。

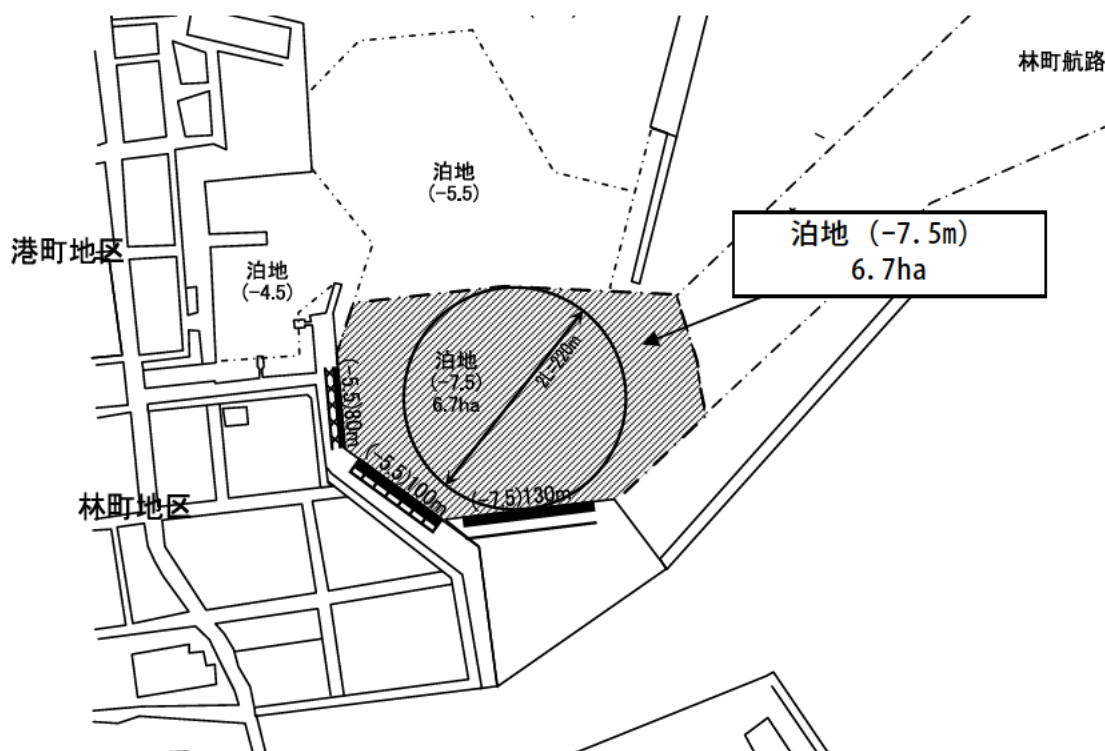


図 III-1-5 今回計画する泊地の位置図

④操船例図

今回計画する泊地に係る操船例図は、以下のとおりである。

船種	総トン数	全長 (m)	船幅 (m)	満載喫水 (m)
貨物船	5,000D/W	107	17.0	6.4

※港湾の施設の技術上の基準・同解説参照

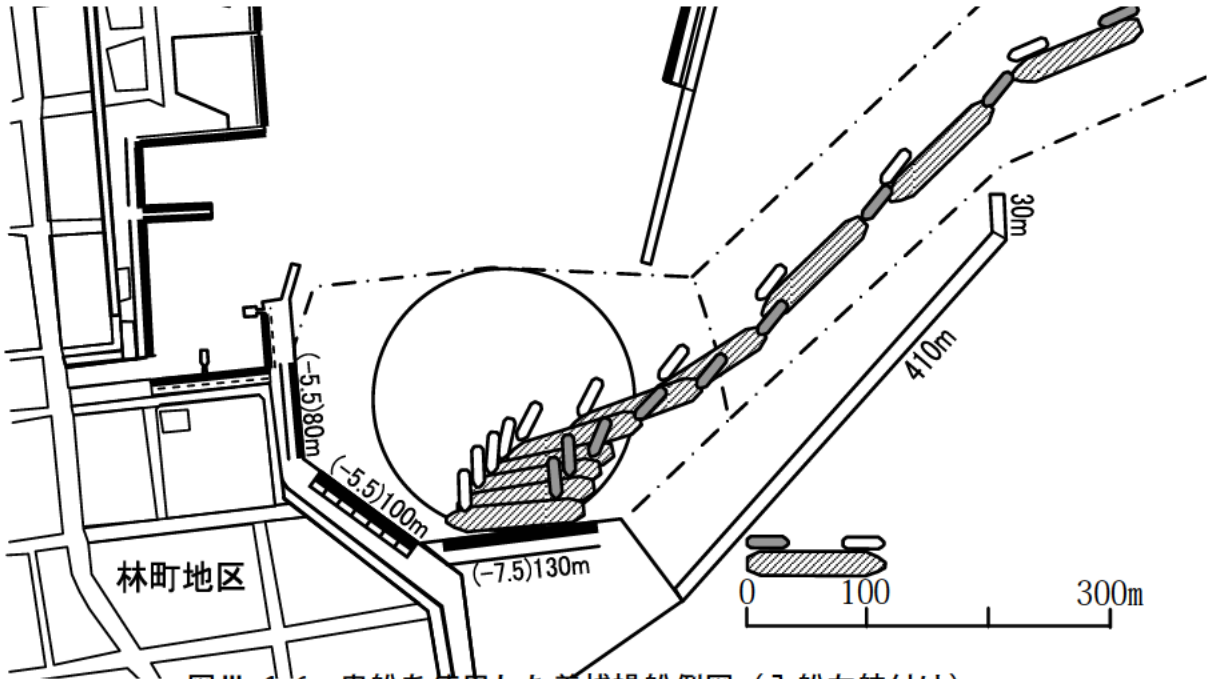


図 III-1-6 曳船を使用した着棧操船例図 (入船左舷付け)

船種	総トン数	全長 (m)	船幅 (m)	満載喫水 (m)
貨物船	5,000D/W	107	17.0	6.4

※港湾の施設の技術上の基準・同解説参照

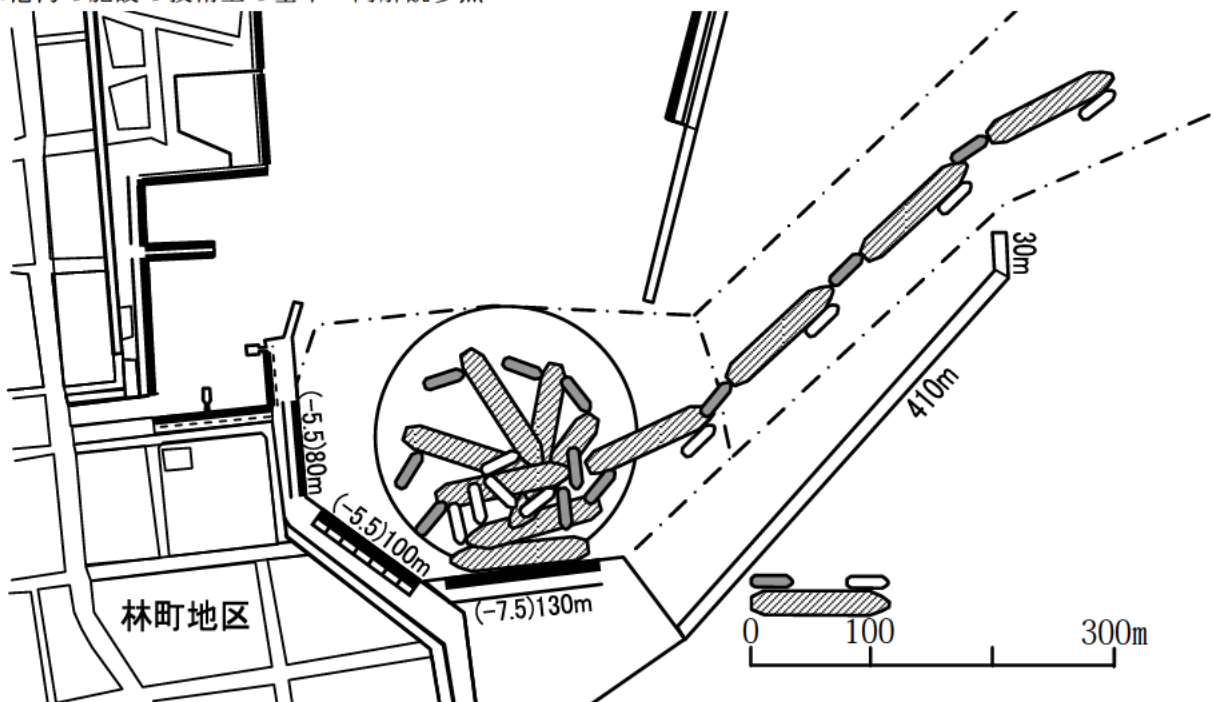


図 III-1-7 曳船を使用した離棧操船例図 (入船左舷付け)

1 - 4 外郭施設計画

(1) 防波堤計画

防波堤の現況

防波堤の現況は、次のとおりである。

表 -1-13 防波堤の現況

地区名	名称	延長 (m)	現況	備考
天満	第1防波堤	213	既設	
	天満防波堤	140	既設	
	天満船溜防波堤	120	既設	
	天満防波堤	21	既設	
港町	第2防波堤	120	既設	撤去 [既定計画]
		40	既設	
林町	第3防波堤	30	既設	
国市	中川防波堤	50	既設	撤去 [既定計画]

防波堤計画の必要性

今回、新規に計画した公共埠頭に対応して、入出港船舶の安全及び岸壁前面の静穏度を確保するため、新たに防波堤を計画する必要がある。また、これに伴い既存の第2防波堤120mを撤去し、第2防波堤40mを廃止する。

なお、国市沖地区の防波堤計画は、公共埠頭計画の見直しに伴い、削除する。

防波堤計画の規模及び配置

今回計画する防波堤等の規模及び配置の考え方は、次のとおりである。

表 -1-14 今回計画する防波堤の規模及び配置

地区名	施設名	種別	延長	理由
林町	林町防波堤	新規計画	440m	対象船舶の船長分の航路幅を確保し、港内静穏度を満足するように配置する。
	第2防波堤	撤去	160m	今回計画する公共埠頭及び、対象船舶に対応した泊地を確保するため、既存の防波堤160mを撤去する。
国市	中川防波堤	撤去	50m	既定計画
国市沖	国市沖防波堤	削除	400m	公共埠頭計画の変更に伴い、既定計画を削除する。

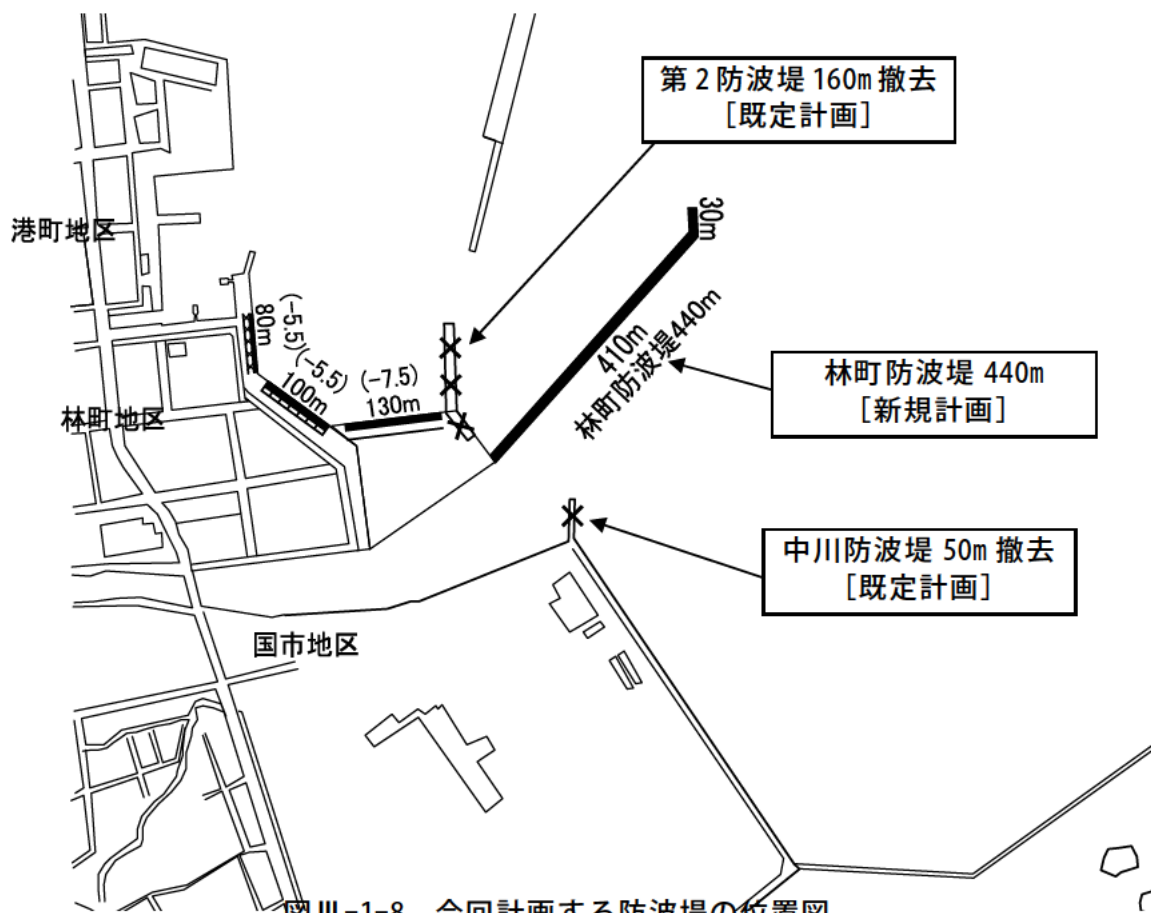


図 III-1-8 今回計画する防波堤の位置図

④ 静穏度の検討

1) 静穏度の目標

静穏度の目標を以下のとおり設定する。

表 III-1-15 静穏度の目標

	係留施設前面波高	荷役稼働率
通常時	0.5m 以下	97.5%以上
異常時	1.5m 以下	—

2) 通常時の検討

a) 波浪観測位置及び波浪の設定

尾鷲港では波浪観測を行っていないが、気象庁から1日2回配信される日本沿岸波浪データを用いて（財）日本気象協会が波浪推算を行っており、今回はこの推算値を基に静穏度の検討を行った。

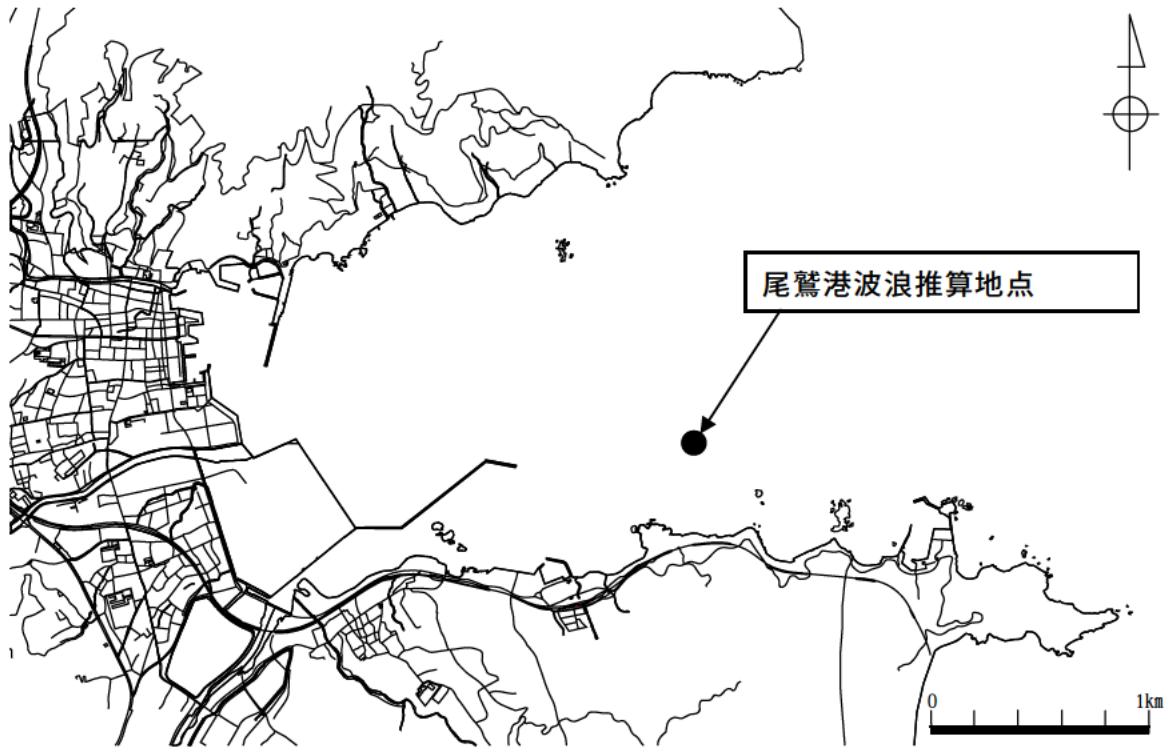


図 III-1-9 波浪推算地点位置図

b) 通常時の波向別波高出現頻度表

尾鷲港の波向別波高出現頻度は次表のとおりである。

表 -1-16 波向別波高出現頻度表

地点:尾鷲港
 期間:1998年1月1日~2002年12月31日

波高(m)	波向	不明	NNE	N E	ENE	E	ESE	S E	SSE	S	SSW	S W	WSW	W	WNW	N W	NNW	N	計	超過
0.00~0.25			64 (0.9)	76 (1.06)	139 (1.95)	660 (9.24)	42 (0.59)	23 (0.32)	10 (0.14)	4 (0.06)	10 (0.14)	15 (0.21)	25 (0.35)	66 (0.92)	141 (1.97)	167 (2.34)	111 (1.55)	50 (0.7)	1603 (22.45)	7141 (100.00)
0.26~0.50			34 (0.48)	126 (1.76)	202 (2.83)	1588 (22.24)	181 (2.53)	91 (1.27)	48 (0.67)	39 (0.55)	1 (0.01)	5 (0.07)	1 (0.01)	20 (0.28)	38 (0.53)	29 (0.41)	27 (0.38)	30 (0.42)	2460 (34.45)	5538 (77.55)
0.51~0.75			1 (0.01)	16 (0.22)	161 (2.25)	1246 (17.45)	212 (2.97)	53 (0.74)	37 (0.52)	7 (0.1)		1 (0.01)				1 (0.01)			1735 (24.30)	3078 (43.10)
0.76~1.00					13 (0.18)	667 (9.34)	26 (0.36)												706 (9.89)	1343 (18.81)
1.01~1.25						330 (4.62)													330 (4.62)	637 (8.92)
1.26~1.50						143 (2.00)													143 (2.00)	307 (4.30)
1.51~1.75						74 (1.04)													74 (1.04)	164 (2.30)
1.76~2.00						41 (0.57)													41 (0.57)	90 (1.26)
2.01~2.50						29 (0.41)													29 (0.41)	49 (0.69)
2.51~3.00						9 (0.13)													9 (0.13)	20 (0.28)
3.01~3.50						4 (0.06)													4 (0.06)	11 (0.15)
3.51~4.00						4 (0.06)													4 (0.06)	7 (0.1)
4.01~						3 (0.04)													3 (0.04)	3 (0.04)
計		0 (0.00)	99 (1.39)	218 (3.05)	515 (7.21)	4798 (67.19)	461 (6.46)	167 (2.34)	95 (1.33)	50 (0.7)	11 (0.15)	21 (0.29)	26 (0.36)	86 (1.20)	179 (2.51)	197 (2.76)	138 (1.93)	80 (1.12)	7141 (100.00)	

上段:出現回数、下段:出現率(%)

測得率: 97.77%

c) 通常時の等波高比線図

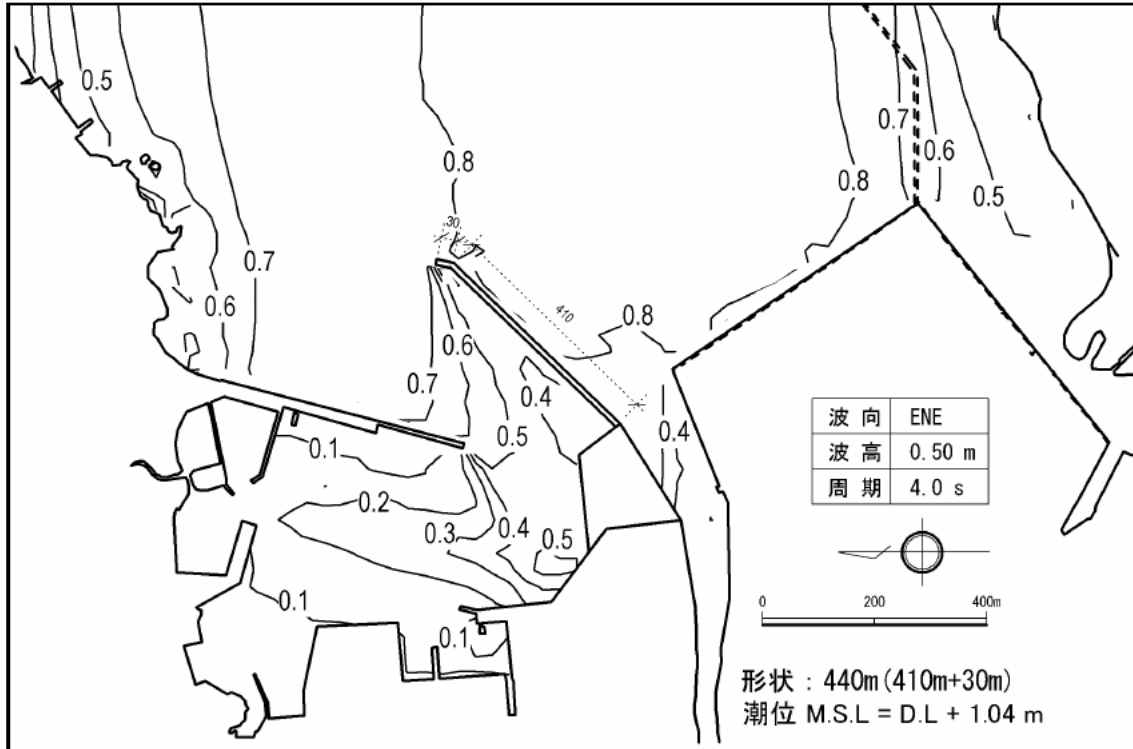


図 III-1-10 通常時等波高比線図

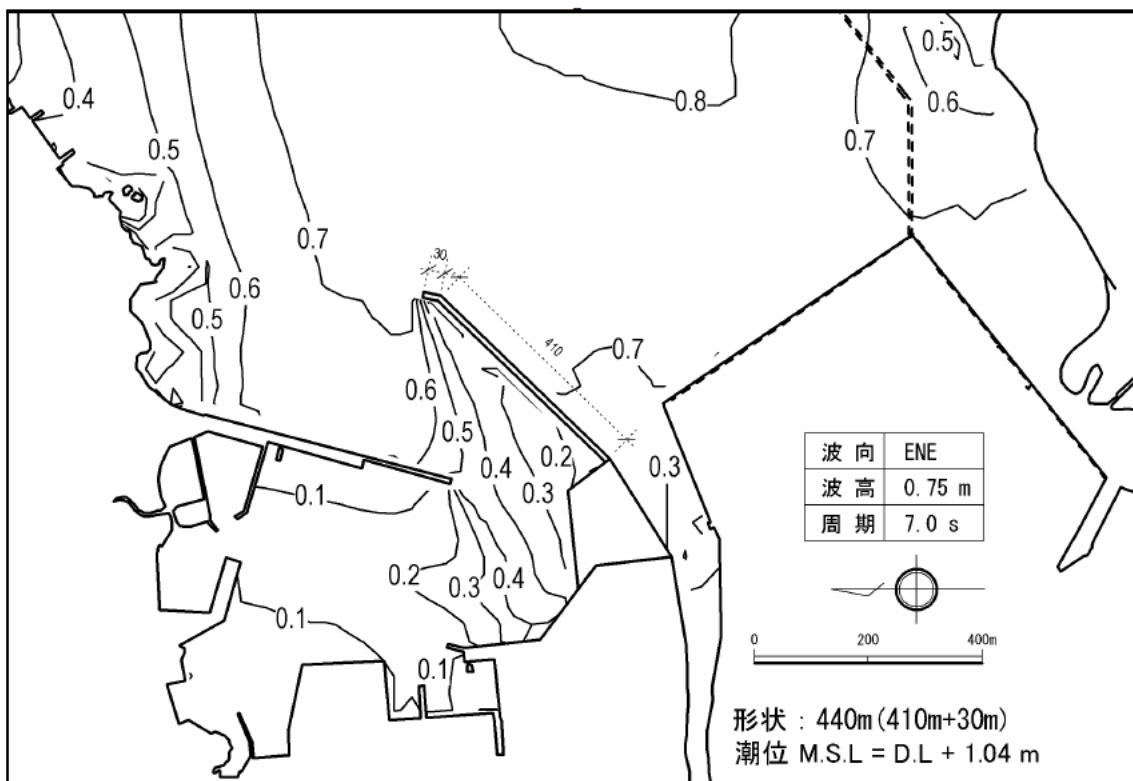


図 III-1-11 通常時等波高比線図

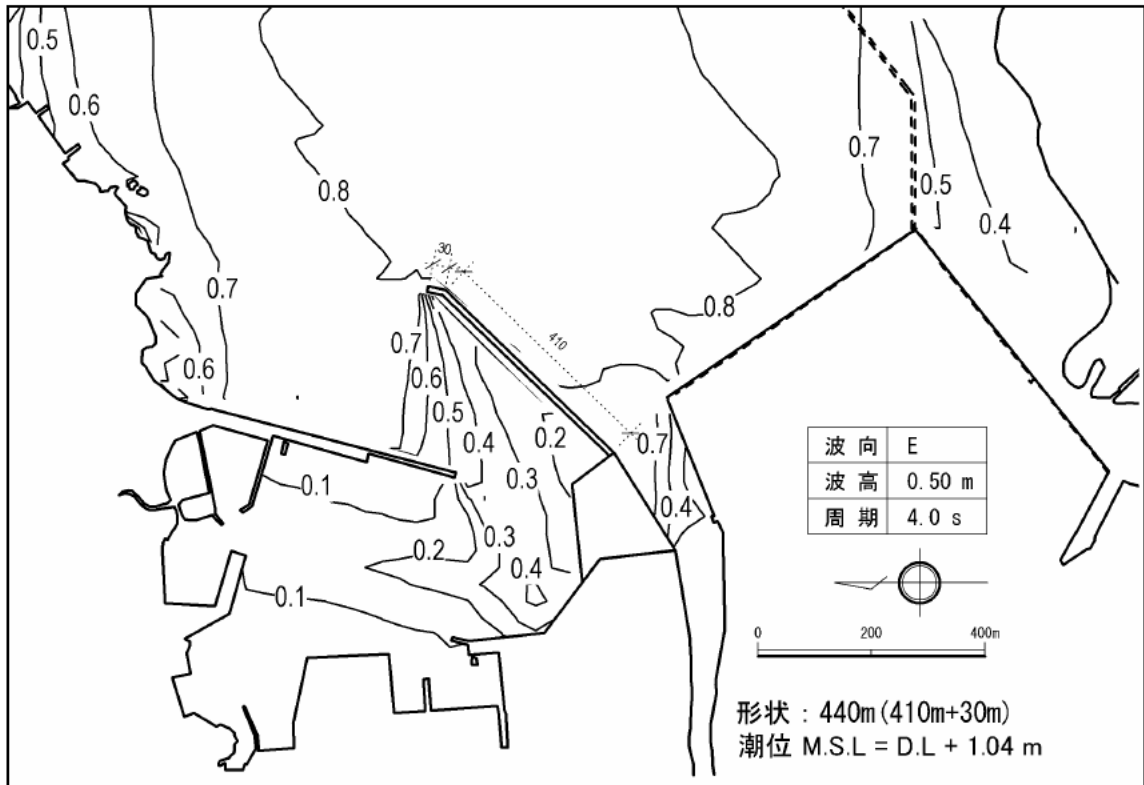


图 III-1-12 通常時等波高比線図

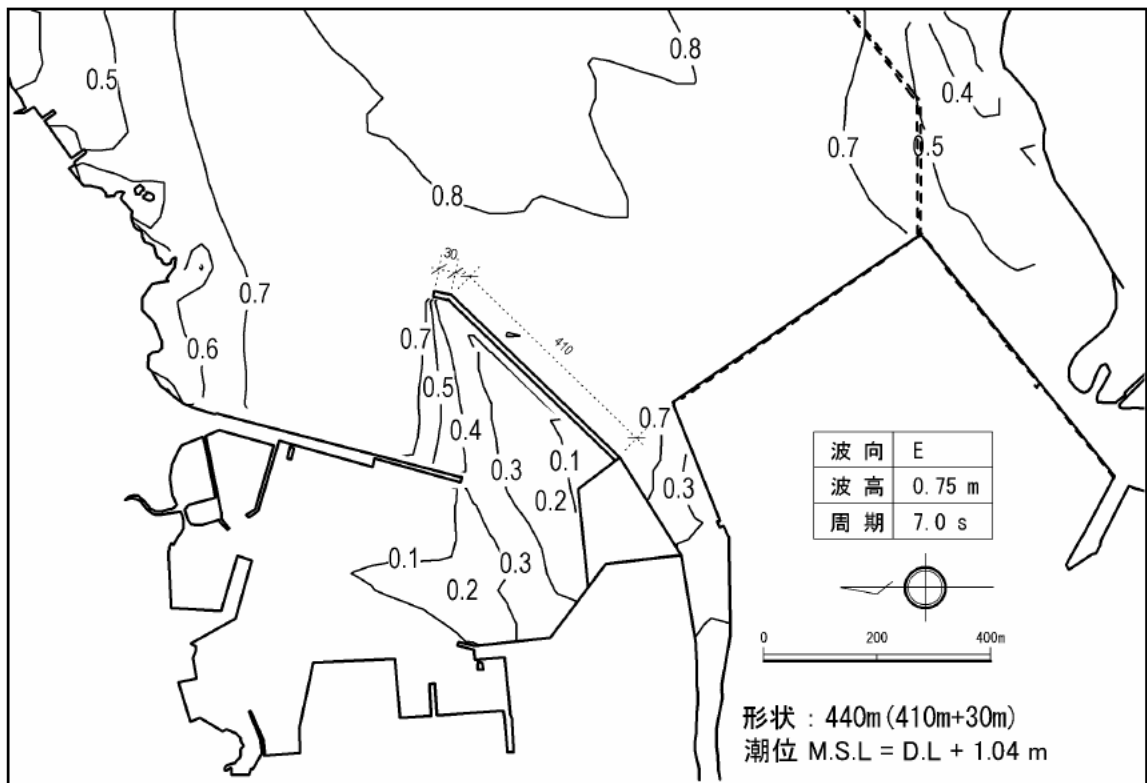


图 III-1-13 通常時等波高比線図

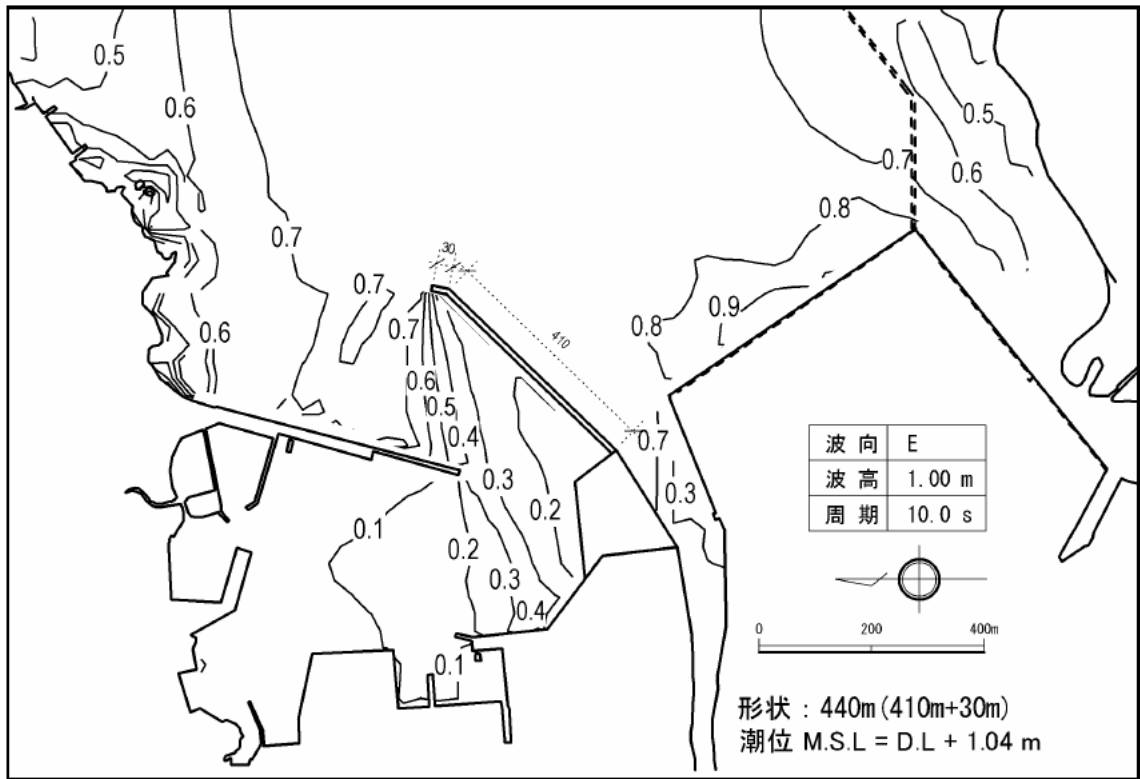


图 III-1-14 通常時等波高比線図

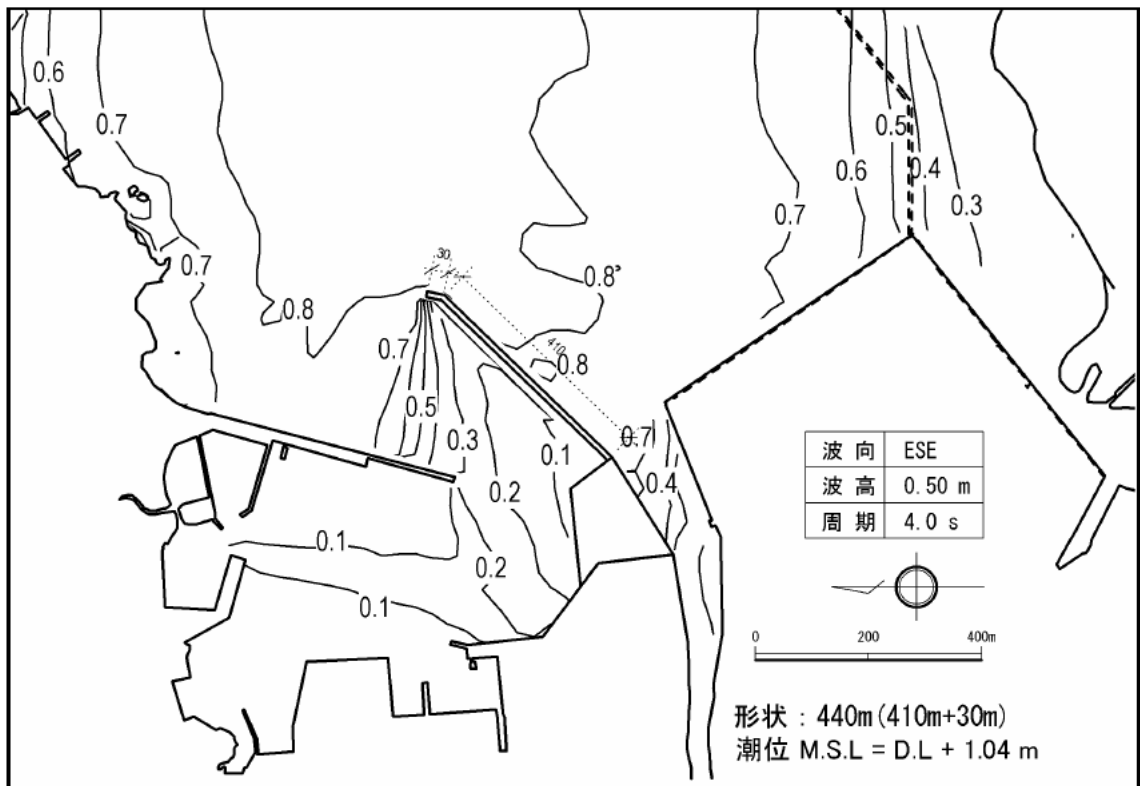


图 III-1-15 通常時等波高比線図

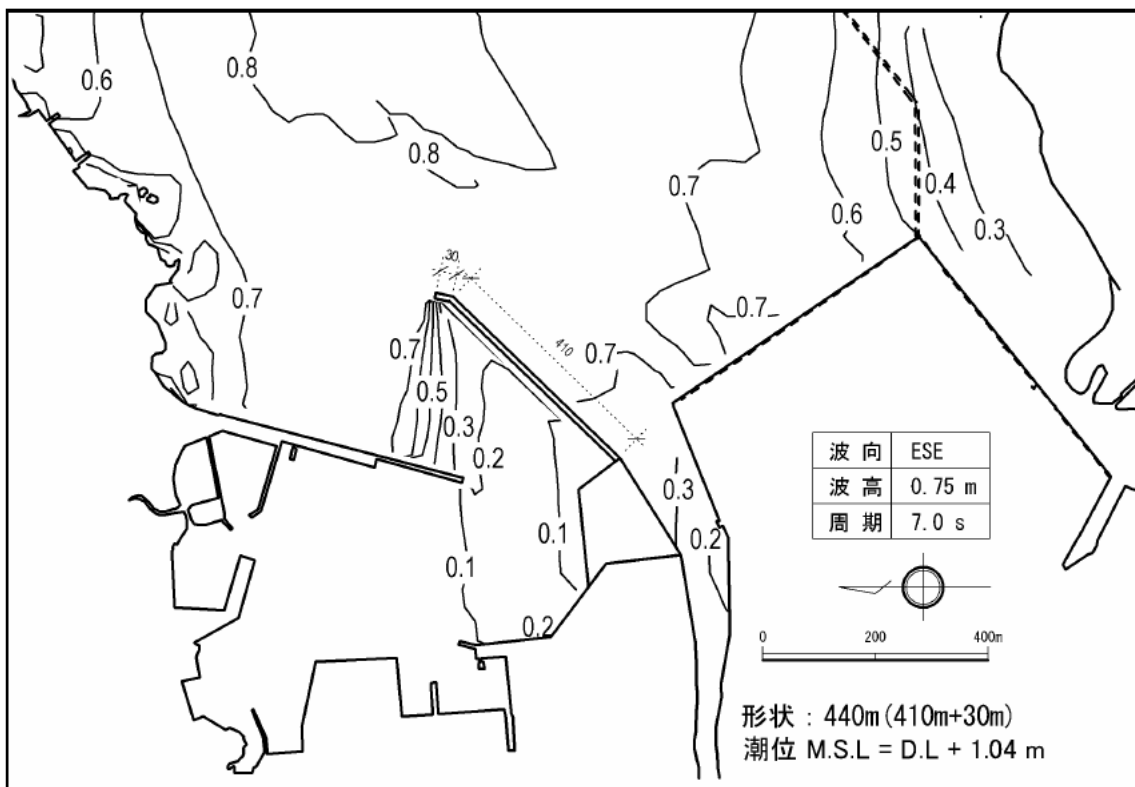


図 III-1-16 通常時等波高比線図

d) 対象地点の荷役稼働率の算出と評価

各地点における通常時の稼働率は次のとおりであり、全ての地点で目標値を満たしている。

表 III-1-17 対象地点の荷役稼働率の算出

対象地点		荷役稼働率
①	第3岸壁	98.6%
②	第4岸壁	97.6%
③	第5岸壁	99.8%

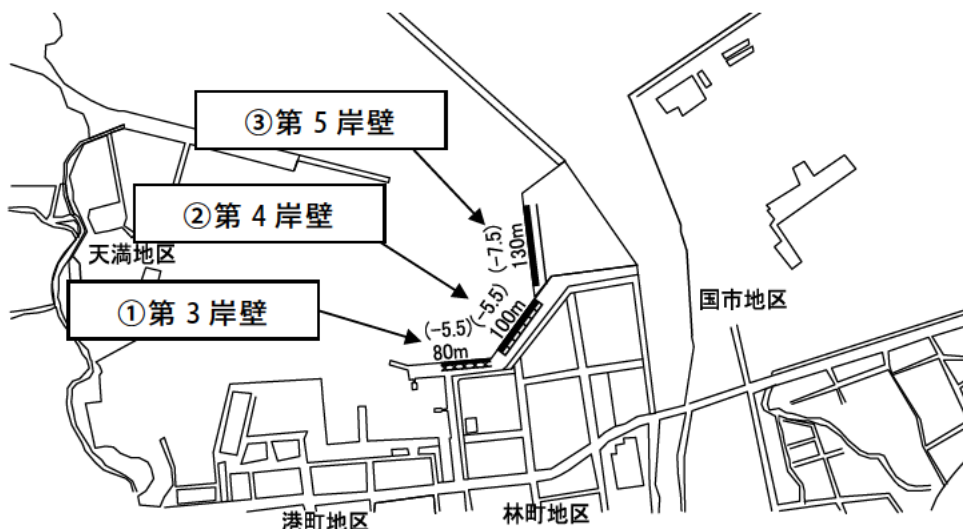


図 III-1-17 評価対象地点位置図

3) 異常時の検討

a) 異常時波浪の設定

異常時の波浪は伊勢湾台風襲来時の沖波諸元を用いる。

表 III-1-18 異常時の波向別波高 (30 年確率波)

	沖波
波向	E
波高 (m)	7.4
周期 (s)	10.6

b) 異常時の等波高線図

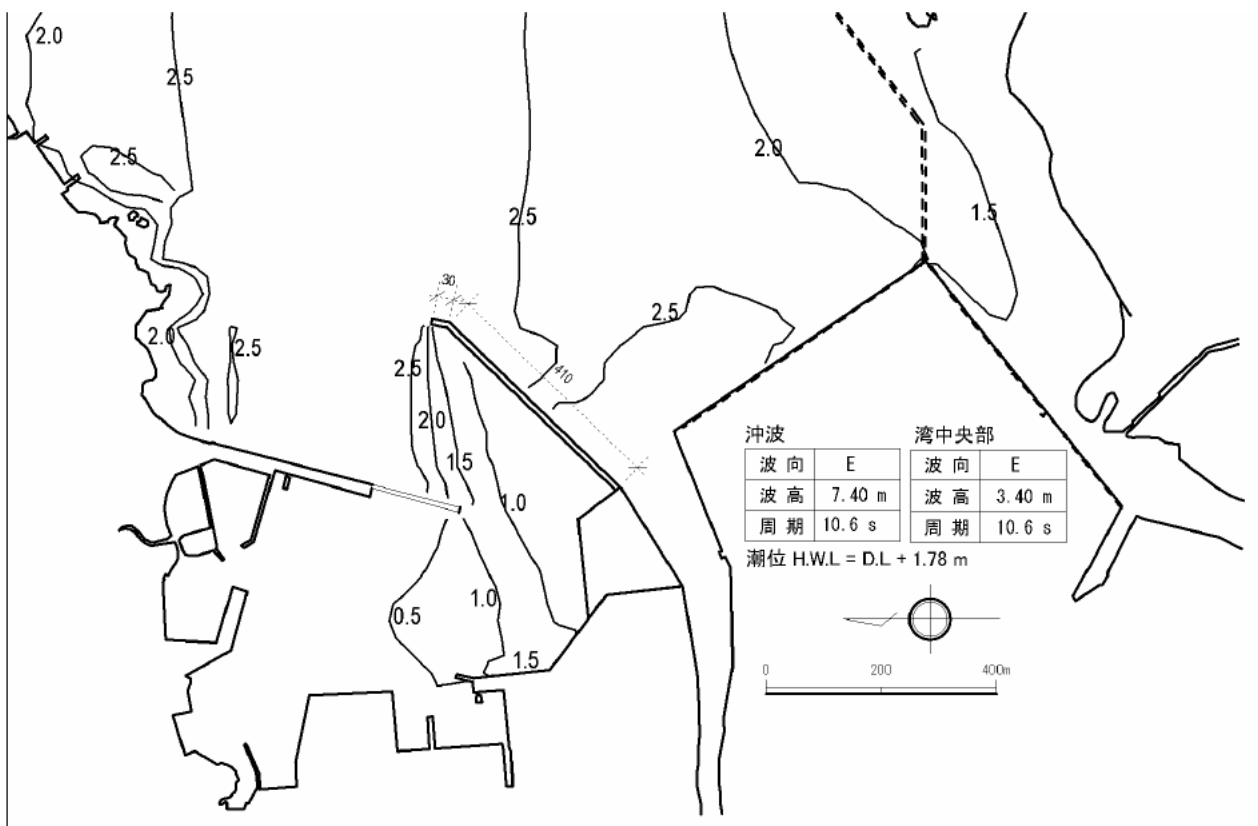


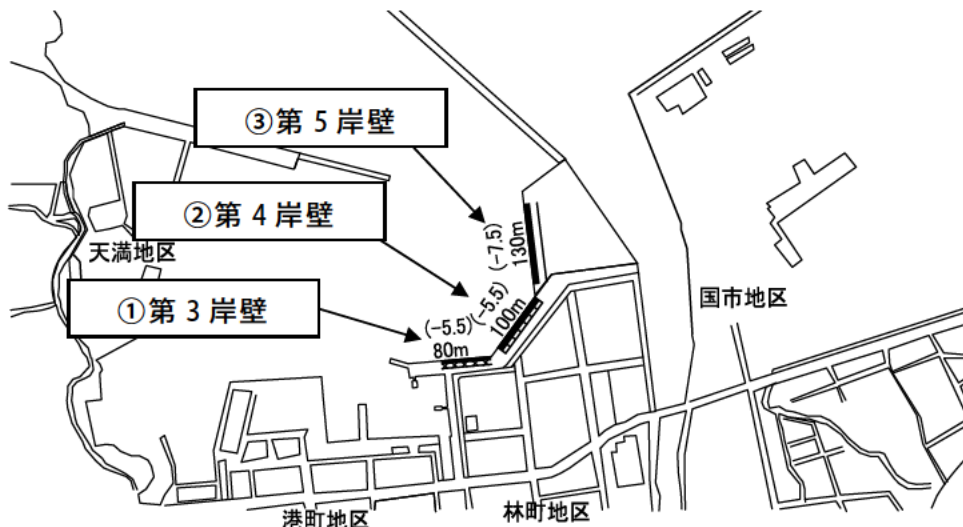
図 III-1-18 異常時等波高線図

c) 対象地点の係留施設前面波高の算出と評価

各地点における異常時の前面波高は次のとおりであり、全ての地点で目標値を満たしている。

表Ⅲ-1-19 対象地点の前面波高の算出

対象地点		係留施設前面波高
①	第3岸壁	1.50m
②	第4岸壁	1.15m
③	第5岸壁	0.69m



図Ⅲ-1-19 評価対象地点位置図

1-5 臨港交通施設計画

(1) 臨港道路

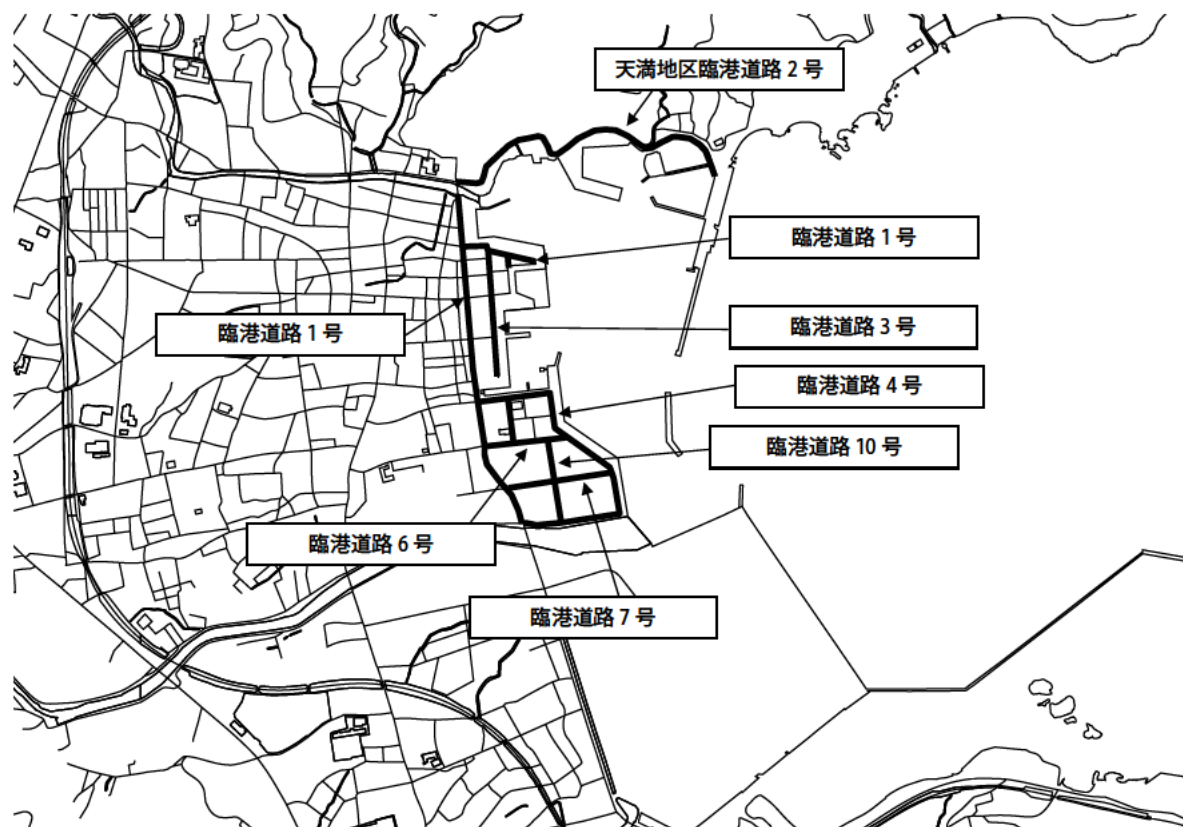
①臨港道路の現況

主要な臨港道路の現況は、以下のとおりである。

表Ⅲ-1-20 主要な臨港道路の現況

地区名	施設名	起点	終点	車線数	基準 交通量 (台/時)	備考
天満	天満地区 臨港道路 2号	天満物揚場	国道 311号	2	650	既設
港町	臨港道路 3号	港町地区 公共埠頭	国道 311号	2	650	既設
港町	臨港道路 1号	第1岸壁	臨港道路 3号	2	650	既設
港町～ 林町	臨港道路 1号	八幡大橋	矢ノ川大橋	2	650	既設
林町	臨港道路 4号	林町地区地先	国道 311号	2	650	既設
	臨港道路 6号	第4岸壁	国道 311号	2	650	既設
	臨港道路 7号	第4岸壁	国道 311号	2	650	既設
	臨港道路 10号	臨港道路 6号	臨港道路 4号	2	650	既設

注) 基準交通量出典：「港湾の施設の技術上の基準・同解説（平成 11年）日本港湾協会」



図Ⅲ-1-20 臨港道路の状況図

臨港道路計画

既定計画においては、林町地区から国市沖地区へ、国市沖地区の公共埠頭計画に伴う臨港交通施設が計画されているが、公共埠頭計画の変更に伴い、既定計画を削除する。

表 -1-21 臨港道路計画

施設名	起点	終点	車線数	備考
臨港道路国市沖線	国市沖埠頭	国道 311 号	2	削除

2 . 交流

2 - 1 旅客船埠頭計画

(1) 旅客船埠頭計画の削除

既定計画において、林町地区にクルーズ需要等の増大に対応するため 15,000GT 級の船舶を対象とした旅客船埠頭が計画されているが、クルーズ需要の変化等から既定計画を削除する。

また、上記計画に伴い、定期船の小型栈橋の計画及び既設小型栈橋の撤去が計画されているが、既定計画を削除する。

表 -2-1 旅客船埠頭計画

地区名	施設名	施設諸元	対象船舶	備考
林町	岸壁	水深-7.5m 延長 220m	15,000G/T 級	既定計画の削除
	小型栈橋	1 基	定期船	既定計画の削除
	小型栈橋	1 基	定期船	既設小型栈橋の撤去計画の削除

3 . 環境

3 - 1 港湾環境整備施設計画

(1) 緑地計画

緑地の既定計画

表 -3-1 緑地の既定計画

地区名	名称	規模	主要な用途
林町	林町地区緑地	3.0ha	シンボル緑地
国市沖	国市沖地区緑地	0.4ha	休息緑地

緑地計画の必要性

近年、水際線を市民に開放し、市民に親しまれるウォーターフロントや港湾景観を形成することが社会的な要請となっている。

尾鷲港背後においては、大森林を有しているものの、広大な平地を確保できない土地柄であり、港湾背後での公園・緑地が少ない状況にある。

また、尾鷲港では、港湾緑地として市民や港湾利用者等が利用出来る施設は整備が進んでおらず、港湾に対する市民等の利用の場が少ない状況であり、賑わいと安らぎのある水辺空間としての利用が強く望まれている。

こうした要請に対応するため、可能な限り水際線を開放し、港湾ならではの景観、水際線の特色を活かした憩いの空間を提供するため、林町地区に緑地を計画する。

地区ごとの緑地の確保の考え方

港湾の環境を維持するとともに、質の高い港湾緑地を形成するためには、各地区に緑地を計画することが望ましいが、今回計画においては、林町地区に緑地を計画する。

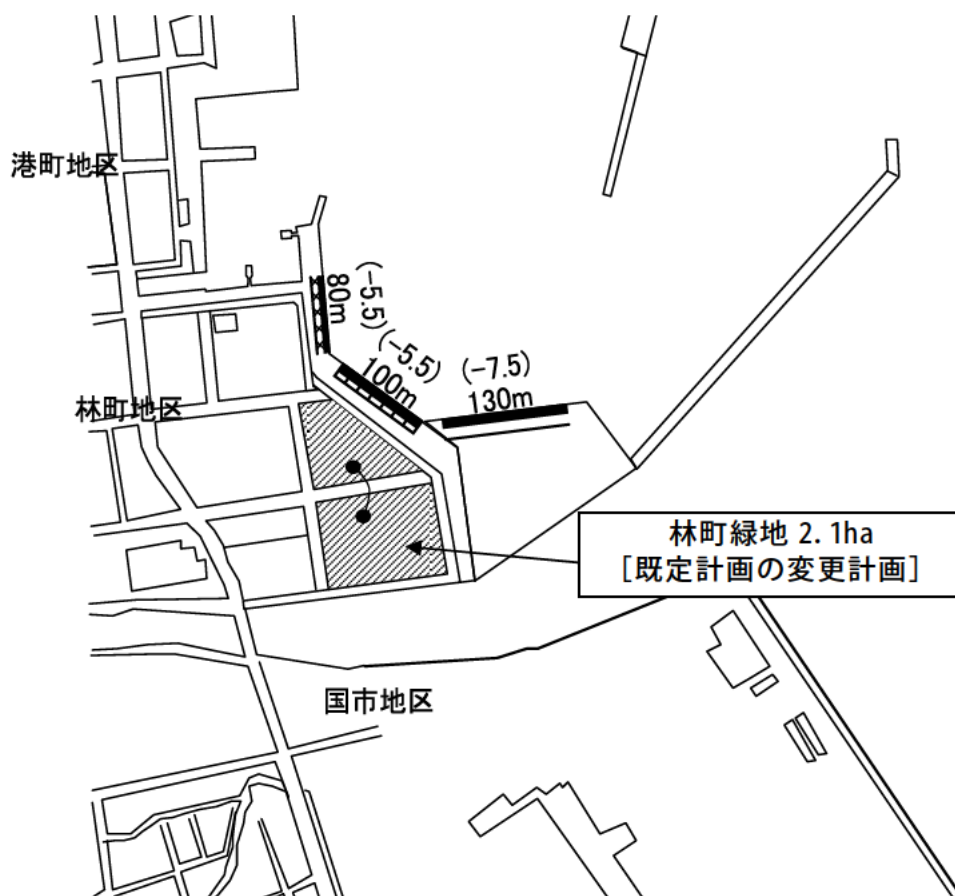
林町地区における緑地は、一般市民、港湾利用者、観光客の賑わい空間の場等として活用するため、交流厚生用地と一体的に機能するように配置する。

④今回計画する緑地の規模及び配置

今回計画する緑地の規模及び配置の考え方は、次のとおりである。

表Ⅲ-3-2 今回計画する緑地の規模及び配置

地区名	名称	規模	主要な用途	施設・規模の考え方	配置の考え方
林町	林町緑地	2.1ha	親水緑地	災害時には救援・復旧活動の拠点として活用するため、必要な面積を確保することとし、通常時は一般市民、港湾利用者、観光客の賑わい空間の場等とする。	交流厚生用地に隣接し、耐震強化岸壁の背後に配置する。



図Ⅲ-3-1 緑地計画位置図

4 . 安全

4 - 1 大規模地震対策施設計画

(1) 概要

尾鷲港の背後地域を含む周辺地域は、地震等の災害に対し脆弱な地形であり、切迫性の高い東海・東南海・南海地震等の大規模地震発生に伴う津波等による影響で、主要幹線網の寸断が生じ、当港背後地が孤立化するなどの被害が想定されることから、地震・津波対策の充実が求められている。

また、三重県地域防災計画では、当港に耐震強化岸壁の位置づけがなされており、既定計画で林町地区に耐震強化岸壁が計画されているが、社会・経済情勢の変化等により未着手となっており、早期整備の要請がある。

尾鷲港における地震・津波対策の今後の方針は、当地域の大規模地震の切迫性、災害時の孤立化が懸念されるなどの地理的条件、背後の道路ネットワークなどを考慮し、陸間の自動化など現在取り組んでいる対策の推進を図りつつ、耐震強化岸壁の整備と、円滑な緊急物資輸送・荷捌きなど災害後の復旧の拠点となるオープンスペースの確保を最優先とした整備を行なうことである。

以上から、今回計画においては、震災時における安全で安心な市民生活を確保するため、海上からの緊急物資の輸送など円滑な災害支援・救助活動を図るため、林町地区に耐震強化岸壁及び防災緑地を計画する。

(2) 必要な耐震強化岸壁の数

大規模地震等災害発生時における緊急物資輸送の背後圏を、港湾から概ね 10km 圏の尾鷲市及び旧海山町とし、尾鷲港において必要となる緊急物資輸送量及び耐震強化岸壁の数を次のとおり設定する。

また、避難地及び緊急物資の保管・備蓄施設用地については、尾鷲市立運動場や広域防災拠点になっている三重県立尾鷲高等学校（光が丘公舎）などで対応する。

表 -4-1 緊急物資輸送用岸壁の必要整備量

被災人口	必要となる 緊急物資輸送量 (× 40kg/人日)	耐震強化岸壁 での緊急物資搬入量 (× 20%)	必要バース数 (÷ 250 トン/バース・日)
27,301 人	1,092 トン/日	218 トン/日	0.87 1 バース

注 1) 被災人口：被害想定が最も大きくなる東海・南海・東南海地震が冬の 18 時に同時発生する場合を採用。

注 2) 港湾分担率：尾鷲市は、大規模災害発生時には道路・鉄道の寸断による地域の孤立化が懸念されており、陸の孤島（離島）となってしまうことが予想される。このため、震災後は、海路及び空路に依存した復旧活動を行うことが想定され、港湾分担率（港への依存度）の増加が見込まれるため、港湾分担率を 20%と設定する。

(3) 耐震強化岸壁の配置の考え方

尾鷲港における耐震強化岸壁は、防災緑地と一体的に機能できるように、林町地区に配置し、既設第 4 岸壁を耐震強化岸壁として改良する。

表 -4-2 大規模地震対策施設計画

地区名	施設名	区分	水深	バース数	延長	機能
林町	第 4 岸壁	今回計画 (既設の改良)	5.5m	1	100m	緊急物資等輸送用岸壁

(4) 地域防災計画による位置づけ

三重県地域防災計画 震災対策編（H18 年度修正）

- ・県内 20 港湾の内、尾鷲港を含む 13 港湾において、震災時に緊急輸送を確保するため必要な耐震強化岸壁、港湾緑地等の防災拠点設置が必要としており、尾鷲港は係留施設を整備する際にその耐震強化について検討すると位置づけられている。
- ・陸海空のあらゆる手段を利用した緊急輸送ネットワークの形成を図るため、防災上の拠点となる施設が指定されており、港湾は救援物資等の備蓄・集散上の拠点として位置づけられており、尾鷲港は第 2 次拠点としての指定を受けている。

②尾鷲市地域防災計画 震災対策編 (H18 年度修正)

- ・「第3章 災害応急対策計画 第16節 緊急輸送活動」においては、「大規模な地震が発生した場合、当市では甚大な被害を被り、災害応急対策活動に多くの救援・救急活動要員、救援用物資、応急復旧用資機材等が必要となることが想定されるため、これらの人員、物資等の輸送手段及び輸送ネットワークを確保する。」ことが防災目標に掲げられており、尾鷲港は緊急ネットワーク上の防災上の拠点として位置づけられている。

(5) オープンスペース (防災緑地)

緊急物資の仕分けや一時保管場所等に利用される広場のほか、緊急・復旧活動の拠点としての多目的オープンスペース (防災緑地) について、以下の規模を計画する。

表Ⅲ-4-3 オープンスペース (防災緑地) 必要面積

区 分		必要面積 (m ²)	摘 要
広場	緊急物資の仕分け・一時保管等用地	2,620	218 トン/日×8m ² /トン×1.5
	臨時のヘリポート	4,900	大型機 (自衛隊機 CH-47 等) 対応
	駐車場	2,620	218 トン/日÷5 トン/台×30%×100m ² /台×2.0
多目的オープンスペース (防災緑地)	救援・復旧基地用地	10,920	27,301 人×0.4m ² /人
計		21,060	

※各原単位及び算定式は、「臨海部防災拠点マニュアル (平成9年3月) 旧運輸省港湾局」「三重県地域防災計画被害想定調査報告書 (平成17年3月)」に基づく。

(6) 大規模地震対策施設計画位置



図Ⅲ-4-1 大規模地震対策施設計画位置

4 - 2 小型船だまり計画

(1) 種類別の小型船隻数

種類別の小型船の目標年次における隻数とその考え方は、次のとおりである。

表 -4-4 種類別の小型船隻数

種類	H12 現地調査 隻数	既定計画 (H15 年予測)	目標年次	隻数算定の考え方
漁船	163 隻	241 隻	147 隻	ヒアリングによる
遊漁船	88 隻	130 隻	88 隻	H12 年実績程度
プレジャーボート	77 隻	127 隻	101 隻	下記注) による
その他小型船	13 隻		13 隻	H12 年実績程度
計	341 隻	498 隻	349 隻	

注) プレジャーボート: 平成 8 年に対する平成 14 年の全国のプレジャーボートの年平均伸び率 (1.67%) より算定

(2) 小型船だまりの現況

小型船だまりの現況と位置及び小型船の係留状況は次のとおりである。

表 -4-5 小型船だまりの現況

地区名	施設名	施設規模	状況
天満	天満地区船だまり	泊地 (-1 ~ -4) 4.9ha 防波堤 501m 物揚場 (-1 ~ -4) 527m 船揚場 198m 埠頭用地 1.2ha	既設
港町	港町地区船だまり	泊地 (-3 ~ -4.5) 1.0ha 物揚場 (-2 ~ -3.5) 149m	既設
林町	林町地区船だまり	泊地 (-3) 0.3ha 防波堤 30m 物揚場 (-1 ~ -3) 174m	既設

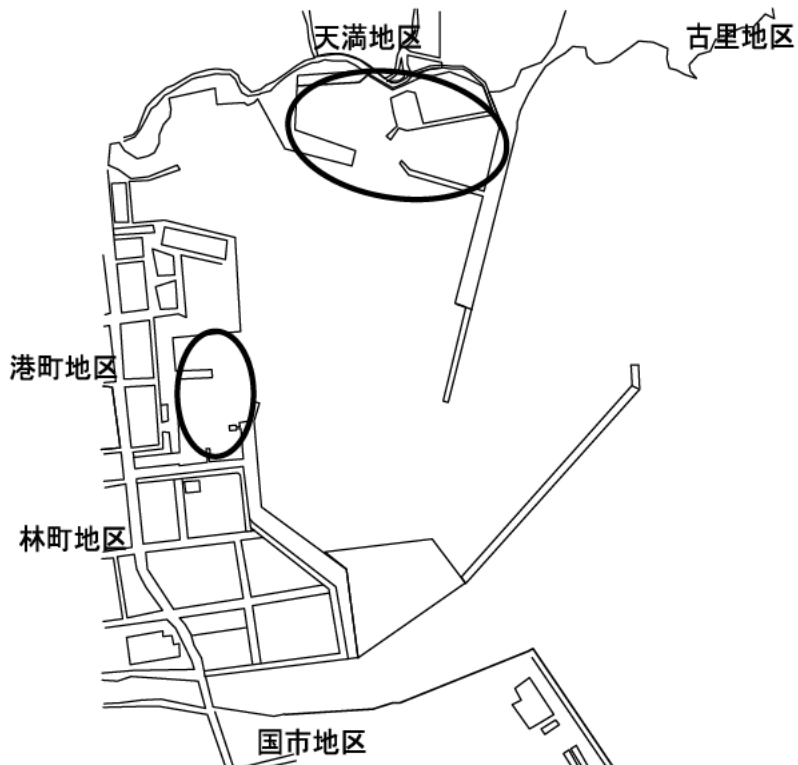


図 III-4-2 小型船だまりの位置図

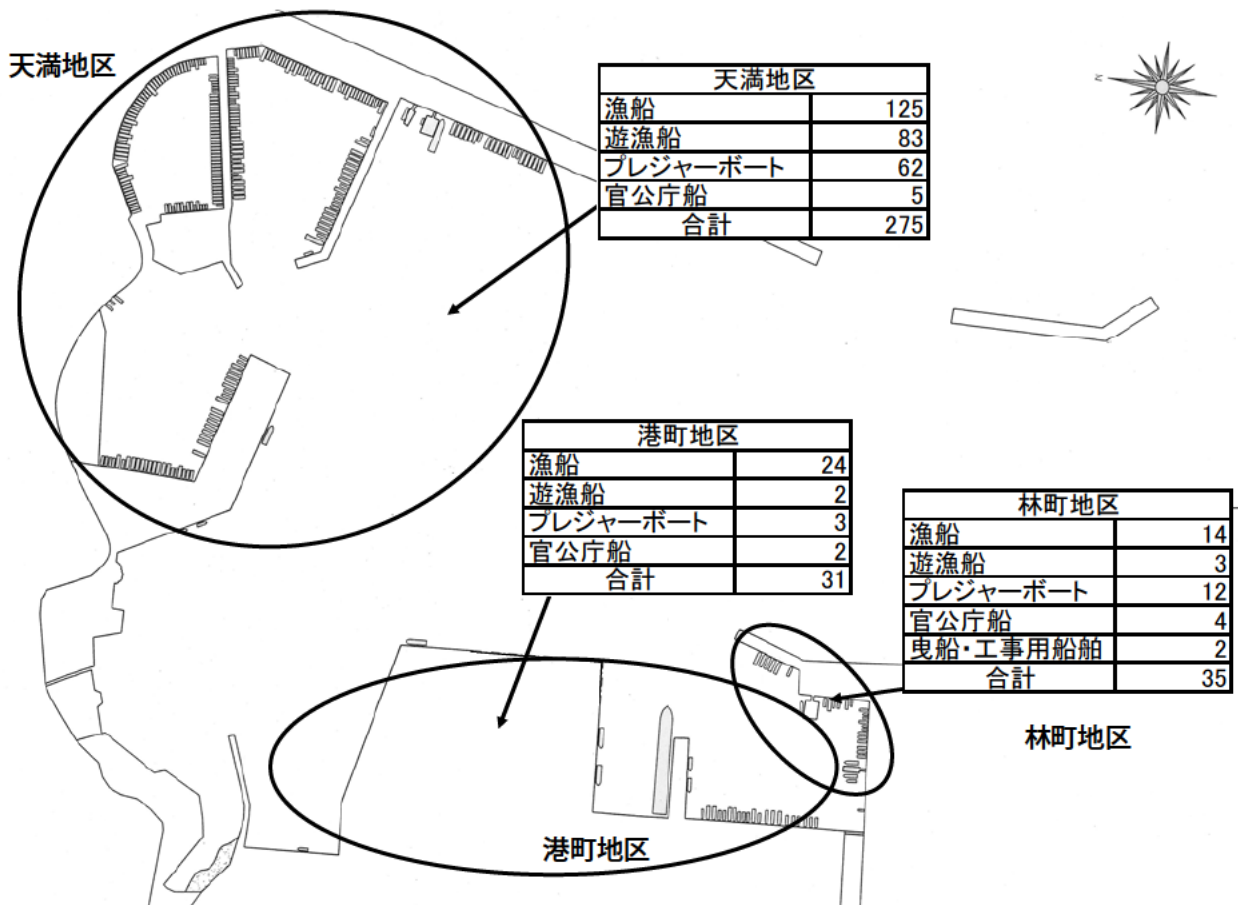


図 III-4-3 小型船の種類別係留状況図 (H12年2月現地調査)

(3) 小型船だまり計画の必要性

現在、尾鷲港内には漁船・プレジャーボート・官公庁船等多くの小型船が係留しており、水域等の利用が狭隘で混雑している。

今回計画においては、現在石材の取扱いを行っている既設第3岸壁（水深-5.5m 延長80m）を物資補給岸壁として利用転換し、官公庁船を当バースに移転、発着基地として利用を図り、移転に伴い生じる係留スペースを有効利用し、小型船の適正な配置を図る。

なお、既定計画においては、隻数増加を多く見込み古里地区に小型船だまりが計画されていたが、今回計画ではほぼ現状程度の隻数となっており、既存施設の有効活用により対応可能となったため、古里地区に計画されている小型船だまりの既定計画を削除する。

(4) 配置計画

- ・船種ごとに棲み分けを行うことを基本とする。
- ・官公庁船について、現状の第2棧橋から、第3岸壁（物資補給岸壁）に配置変更を行う。
- ・官公庁船の移転に伴い生じる係留スペースを含め、港町地区及び林町地区の小型船だまりは、官公庁船の小型船及びプレジャーボート主体として休憩利用を図るものとする。
- ・天満地区西側については、遊漁船主体の配置とし、天満地区東側については、漁船主体の配置とする。

地区	係留施設	施設延長 (m)	船種	隻数 (隻)
天満	天満物揚場	100	漁船	30
	船だまり物揚場	164	"	49
	天満物揚場	37	"	11
	天満岸壁	120	電船・工船用船舶	5
			交通船	4
			漁船	34
	天満物揚場	100	遊漁船	23
	天満東物揚場	71	"	16
	天満先端岸壁	30	"	7
	天満南岸壁	110	"	28
天満西物揚場	55	"	14	
小計		787	-	221

地区	係留施設	施設延長 (m)	船種	隻数 (隻)
港町	北川物揚場	69	漁船	6
	北物揚場	40	"	3
	第1岸壁付近物揚場	40	"	4
	第1岸壁	120	"	10
	-4.5m岸壁 (1)	35	PB	3
	第2岸壁	75	"	12
	-4.5m岸壁 (2)	57	"	10
	第2棧橋	114	"	21
	係船岸壁	118	"	24
	小計		668	-

地区	係留施設	施設延長 (m)	船種	隻数 (隻)
林町	林町物揚場	70	PB	10
	第3岸壁	80	巡視船「すずか」	1
	海上保安部棧橋		その他巡視船	3
	階段式物揚場	104	PB	21
小計		254	-	35

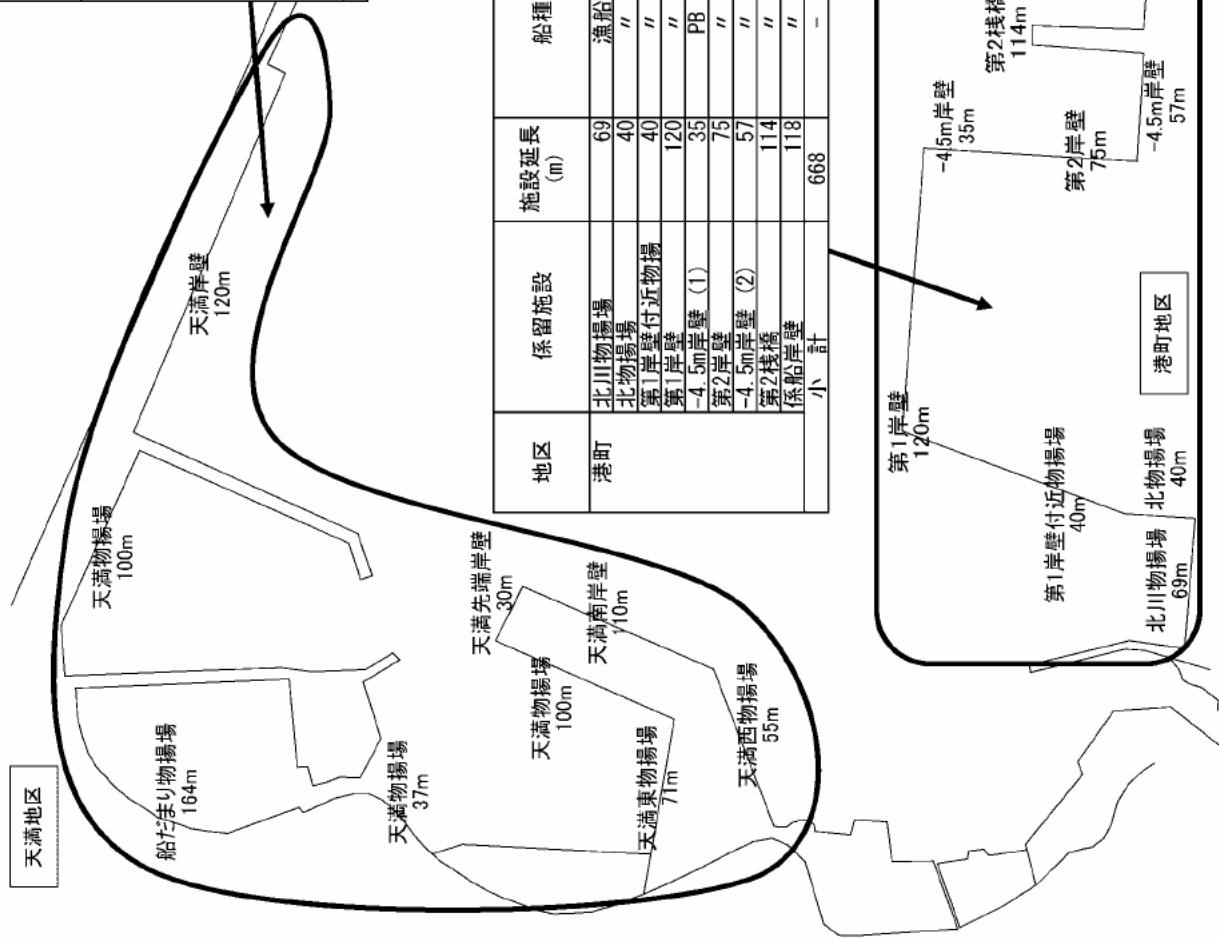


図 III-4-4 小型船の係留想定図

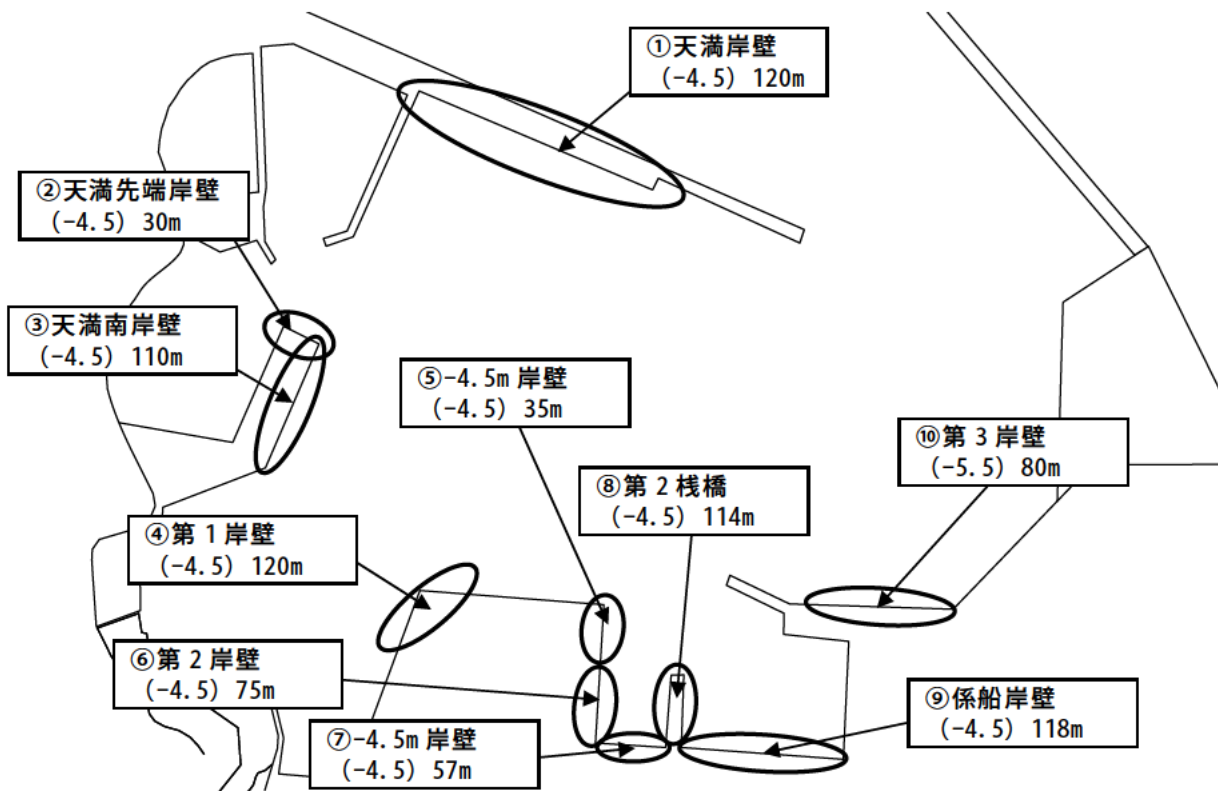
5. その他

5-1 船舶の物資補給等への対応

尾鷲港には、漁船、プレジャーボート、官公庁船、作業船等が多数係留しており、燃料や飲料水などの補給や休憩場所の確保が求められている。こうした要請への対応として、既存施設を有効活用し、物資の補給や休憩のための係留場所として利用を図る。

表Ⅲ-5-1 物資補給岸壁

地区名	位置	名称	水深	延長
天満	①	天満岸壁	-4.5m	120m
	②	天満先端岸壁	-4.5m	30m
	③	天満南岸壁	-4.5m	110m
港町	④	第1岸壁	-4.5m	120m
	⑤	-4.5m岸壁	-4.5m	35m
	⑥	第2岸壁	-4.5m	75m
	⑦	-4.5m岸壁	-4.5m	57m
	⑧	第2栈橋	-4.5m	114m
	⑨	係船岸壁	-4.5m	118m
林町	⑩	第3岸壁	-5.5m	80m



図Ⅲ-5-1 物資補給岸壁位置図

．土地造成及び土地利用計画に関する資料

1 ．土地造成及び土地利用計画

1 - 1 土地造成の必要性

現在、林町地区では石材等を取り扱っており、岸壁背後に荷捌地及び野積場が十分確保されておらず、狭隘で、港湾活動に支障をきたしている。

また、近接して定期旅客船基地が立地し、人流と物流が混在している状況にあり、安全性の低下や環境面の問題が生じている。

このため、石材等の将来取扱貨物量に対応するための埠頭用地を確保するとともに、人流と物流の分離を図るため、新たに土地造成を行う必要がある。

1 - 2 土地造成に係る土地利用の区分別面積

土地の造成に係る土地利用の区分別面積とその主な内容及び配置の考え方は、次のとおりである。

表 -1-1 土地造成に係る土地利用の区分別面積及び配置の考え方

地区名	土地利用の区分	造成面積	主な内容	面積及び配置の考え方
林町	埠頭用地	2.1ha	・ 荷捌地 ・ 野積場	石材等将来取扱貨物量に必要な面積を確保し、物流と人流が分離できるような配置とする。

1 - 3 土地造成計画

土地造成計画は、次のとおりである。

表 -1-2 土地造成計画

単位：ha

地区名	埠頭用地	港湾関連 用地	交流厚生 用地	工業用地	交通機能 用地	緑地	合計
古里							
天満							
港町							
林町	(2.1) 2.1						(2.1) 2.1
国市							
国市沖							
合計	(2.1) 2.1						(2.1) 2.1

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

2. 土地造成に係らない土地利用計画

2-1 土地利用計画の変更

土地の造成に係らない土地利用の区分別面積と変更の理由は、次のとおりである。

表 -2-1 土地造成に係らない土地利用計画

地区名	変更前		変更後		変更理由
	土地利用	面積 (ha)	土地利用	面積 (ha)	
林町	港湾関連用地	0.9	港湾関連用地	3.1	林町地区の計画見直しに伴い、土地利用を変更する。
	交流厚生用地	1.7	交流厚生用地	0.4	
	緑地	3.0	緑地	2.1	
	埠頭用地	1.7	埠頭用地	1.1	
	臨港交通施設用地	0.4	臨港交通施設用地	1.1	

注：端数整理のため、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

2-2 土地利用計画

土地利用計画の変更後と変更前は、次に示すとおりである。

表 -2-2 変更後の土地利用計画

単位：ha

地区名	埠頭用地	港湾関連用地	交流厚生用地	工業用地	交通機能用地	緑地	合計
古里							
天満	(1.2) 1.2				(0.6) 0.6		(1.8) 1.8
港町	(3.0) 3.0	(1.6) 1.6			(0.4) 0.4		(5.0) 5.0
林町	(1.1) 1.1	(3.1) 3.1	(0.4) 0.4		(1.1) 1.1	(2.1) 2.1	(7.8) 7.8
国市				(57.9) 57.9			(57.9) 57.9
国市沖							
合計	(5.3) 5.3	(4.7) 4.7	(0.4) 0.4	(57.9) 57.9	(2.1) 2.1	(2.1) 2.1	(72.5) 72.5

注1：()は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する区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はならない。

表 -2-3 変更前の土地利用計画（既定計画）

単位：ha

地区名	埠頭用地	港湾関連 用地	交流厚生 用地	工業用地	交通機能 用地	緑地	合計
古里	(1.0) 1.0						(1.0) 1.0
天満	(1.2) 1.2				(0.6) 0.6		(1.8) 1.8
港町	(3.0) 3.0	(1.6) 1.6			(0.4) 0.4		(5.0) 5.0
林町	(1.7) 1.7	(0.9) 0.9	(1.7) 1.7		(0.7) 0.7	(3.0) 3.0	(8.0) 8.0
国市				(57.9) 57.9			(57.9) 57.9
国市沖							
合計	(17.1) 17.1	(2.5) 2.5	(1.7) 1.7	(57.9) 57.9	(1.7) 1.7	(3.0) 3.0	(73.7) 73.7

注1：()は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する区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。

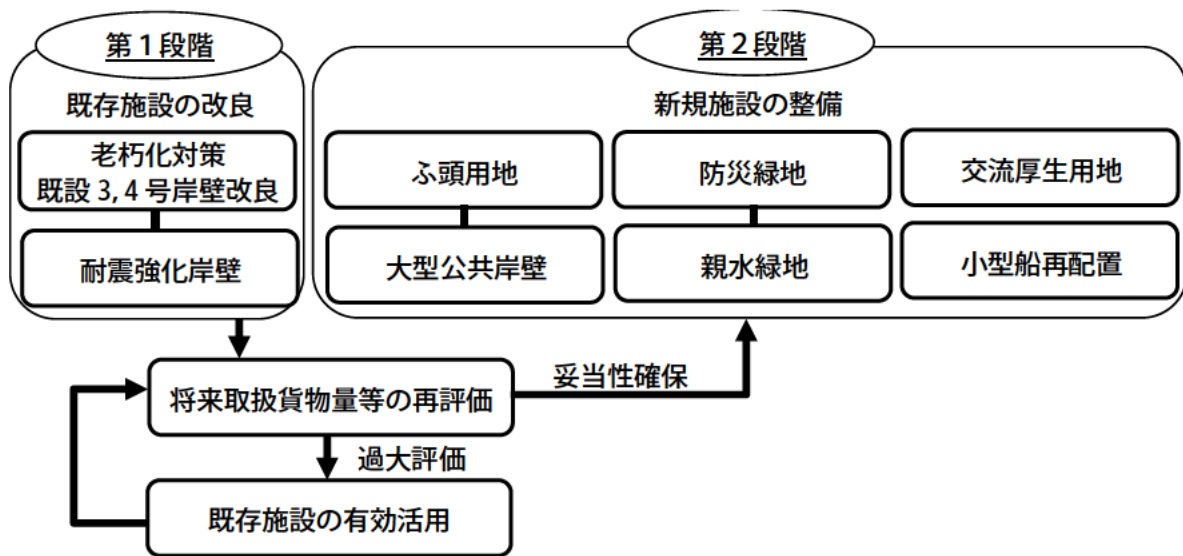
注2：端数整理のため、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

3. 段階整備計画

3-1 段階整備計画の概要

今後の社会、経済状況の変化等を踏まえ、計画の妥当性を確保するため、以下のとおり段階整備を計画する。

段階整備計画の概要は、次のとおりである。



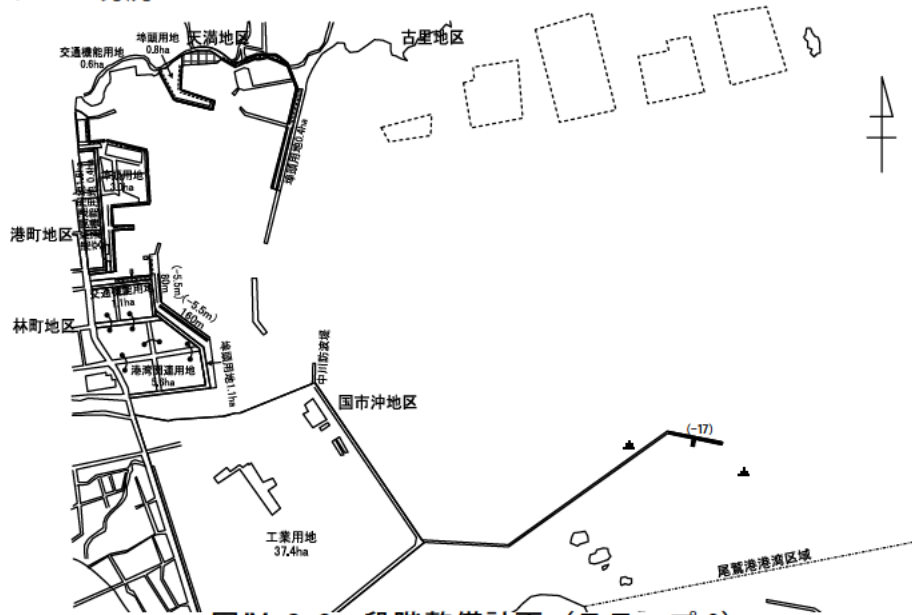
図IV-3-1 段階整備計画概要図

3-2 段階整備計画（ステージプラン）

段階整備計画（ステージプラン）は、次のとおりである。

(1) 第一段階

①ステップ0：現況

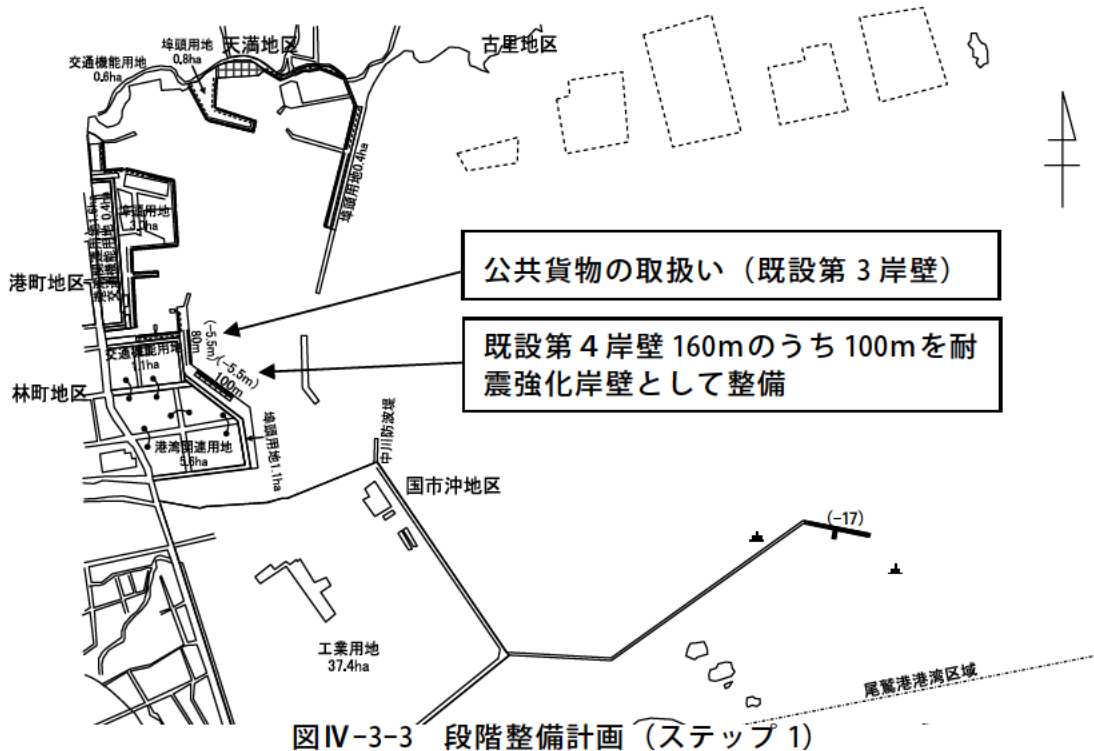


図IV-3-2 段階整備計画（ステップ0）

②ステップ1：第4岸壁改良（耐震強化岸壁の整備）

公共貨物の取扱いは現状どおり既設第3岸壁で行う。

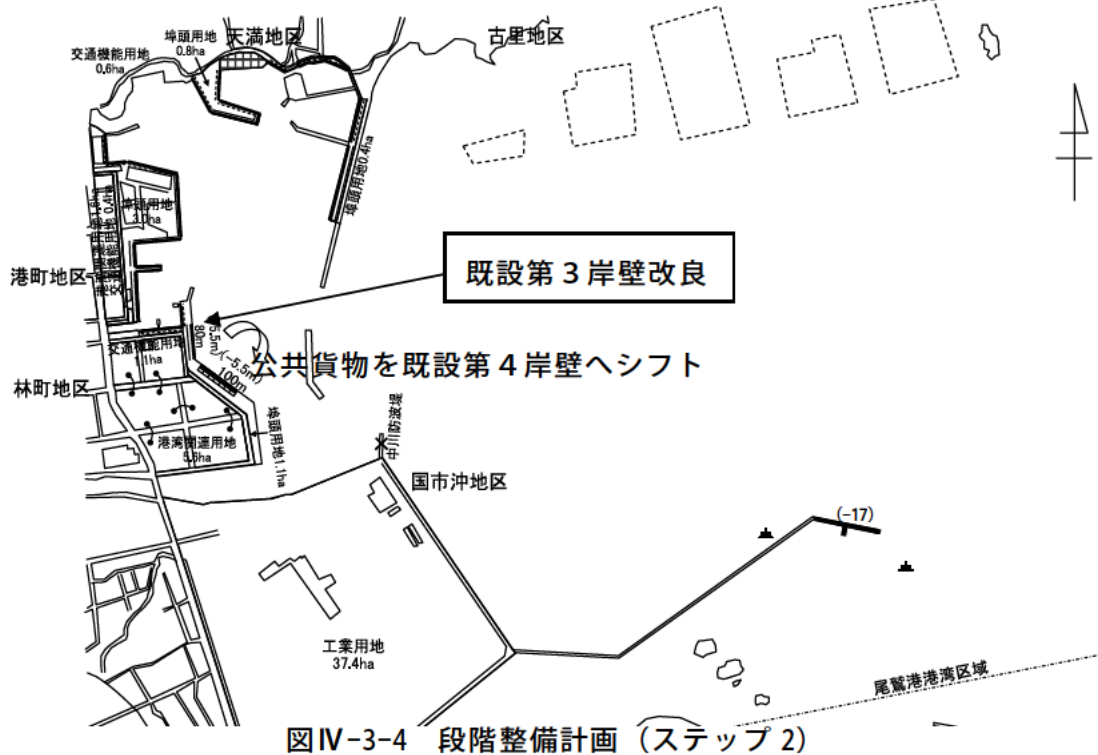
現在、石材等の公共貨物は主に第3岸壁1バースで取扱っており、第4岸壁工事中についても第3岸壁1バースにて取扱可能である。



図IV-3-3 段階整備計画（ステップ1）

③ステップ2：既設第3岸壁改良

公共貨物の取扱いは改良後の第4岸壁で行う。

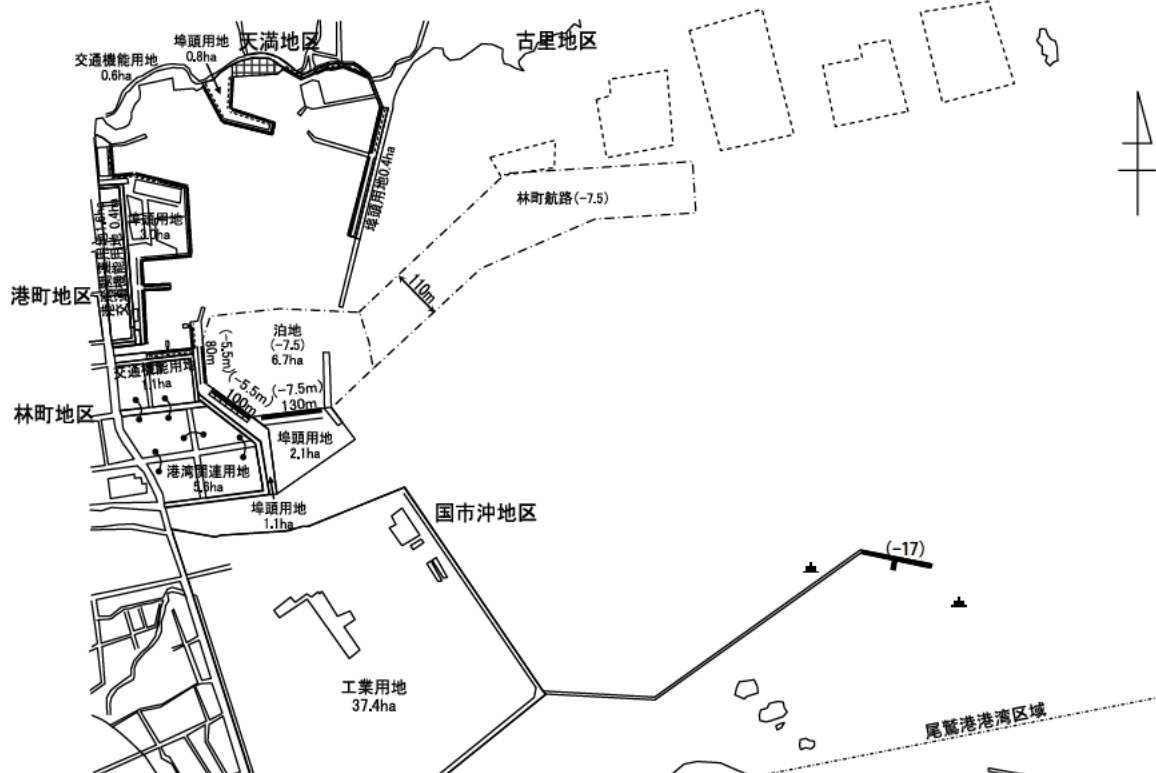


図IV-3-4 段階整備計画（ステップ2）

なお、既設第3岸壁及び第4岸壁の改良が完了した時点で、社会情勢、取扱貨物量の推移等を勘案し、目標年次における将来取扱貨物量の再評価を実施し、投資効果を十分検討した上でステップ3以降の整備に着手する。

(2) 第2段階

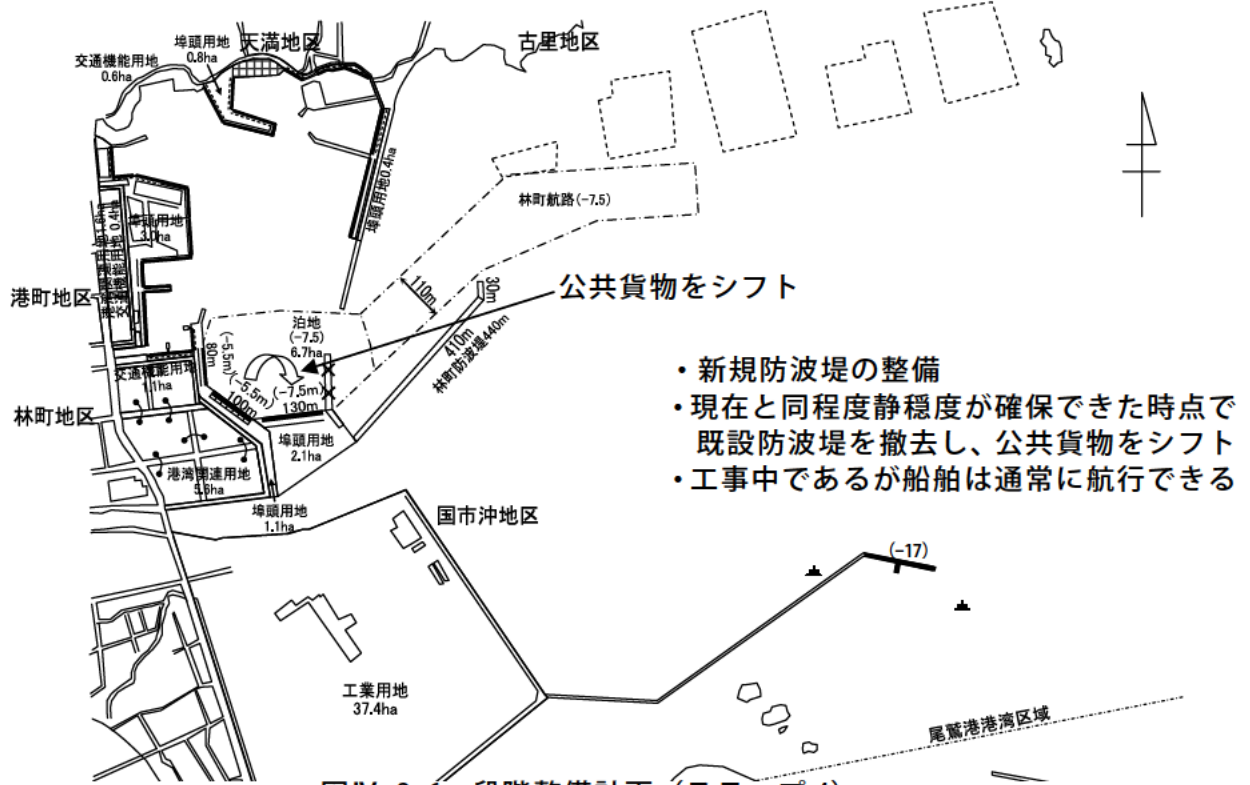
①ステップ3：林町地区埋立て、-7.5m 公共岸壁整備、泊地 (-7.5) の浚渫



図IV-3-5 段階整備計画 (ステップ3)

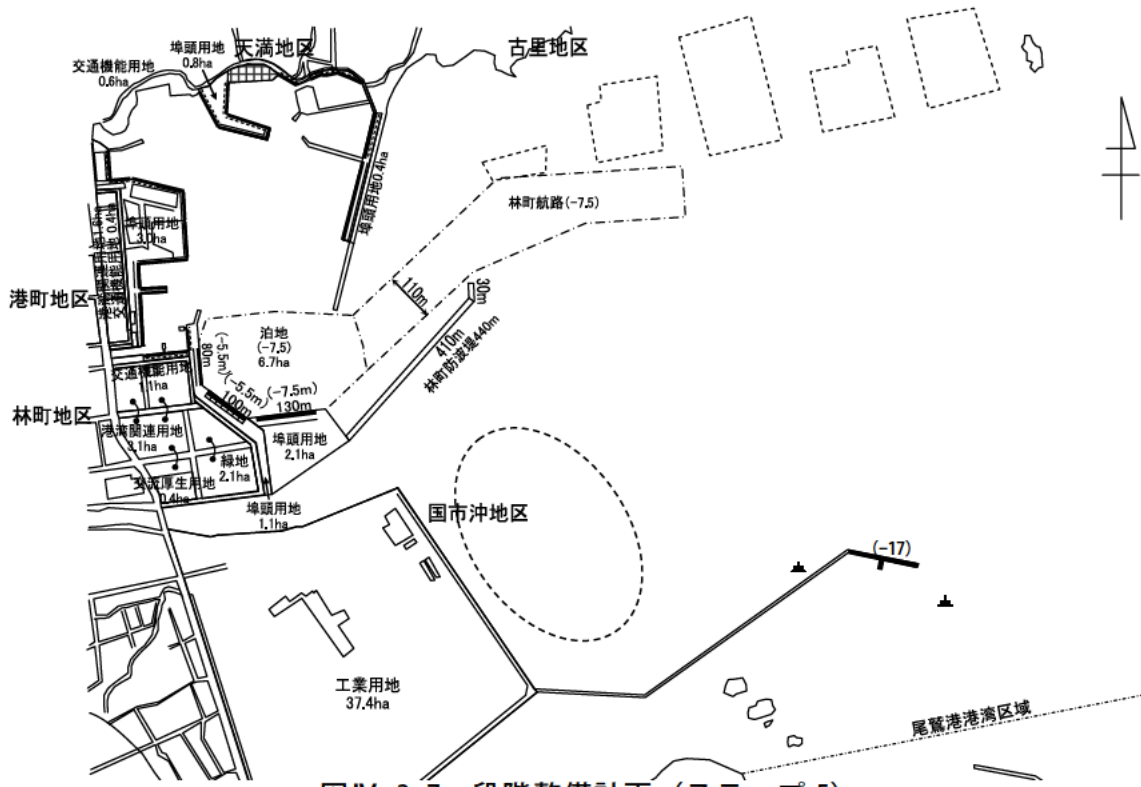
②ステップ4：新規防波堤整備及び既設防波堤撤去

現在と同程度静穏度が確保できた時点で公共貨物をシフトする



図IV-3-6 段階整備計画 (ステップ4)

③ステップ5：林町地区に緑地及び交流厚生用地を整備

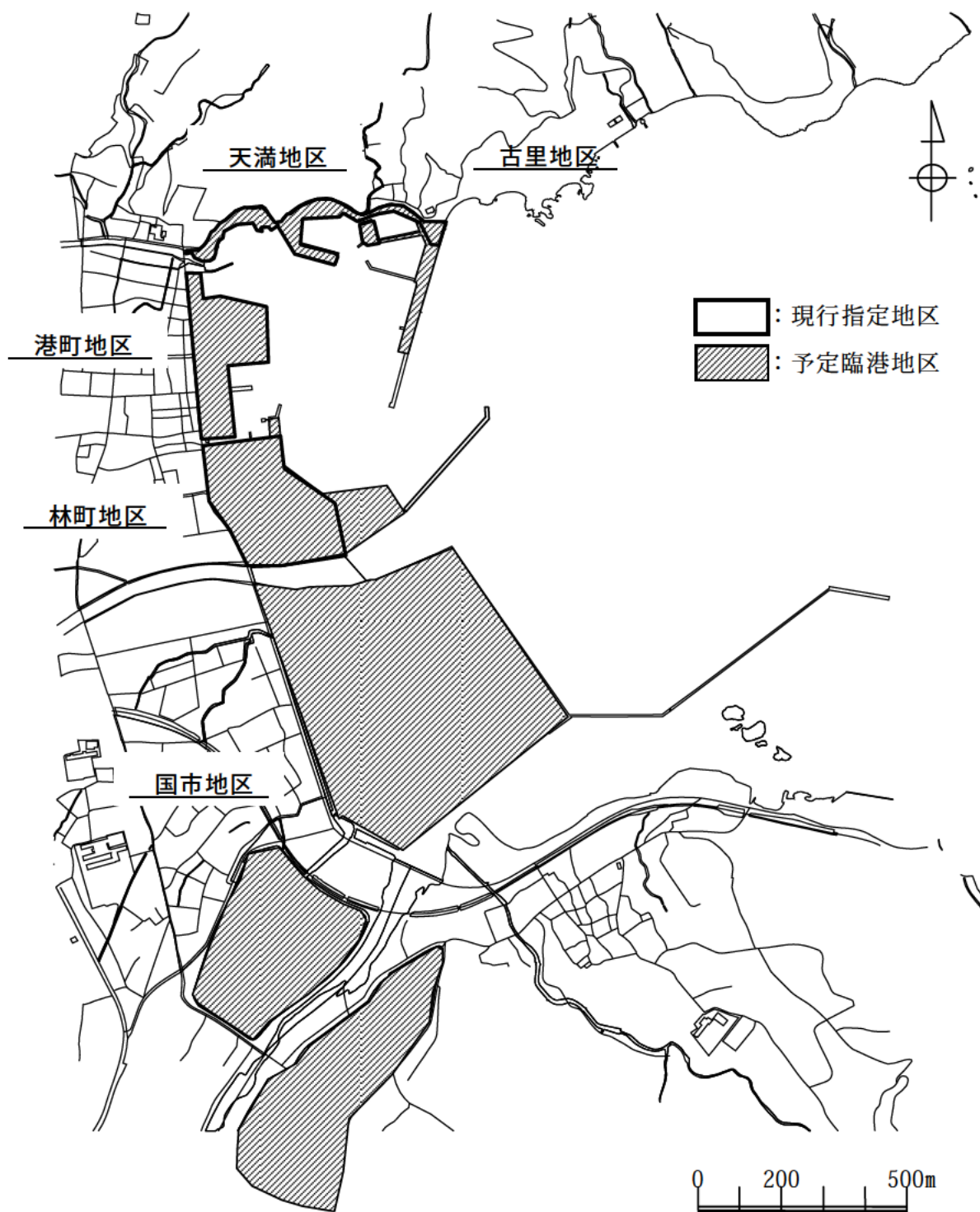


図IV-3-7 段階整備計画 (ステップ5)

4. 臨港地区の範囲

尾鷲港の臨港地区は、昭和 53 年 7 月に指定されたもので、面積は 16.4ha である。

今後、港湾計画の遂行に伴い、港湾の管理運営を円滑に行うために必要と考えられる臨港地区（港湾管理者案）は、以下のとおりである。



図IV-4-1 現況及び港湾管理者案の臨港地区の範囲図

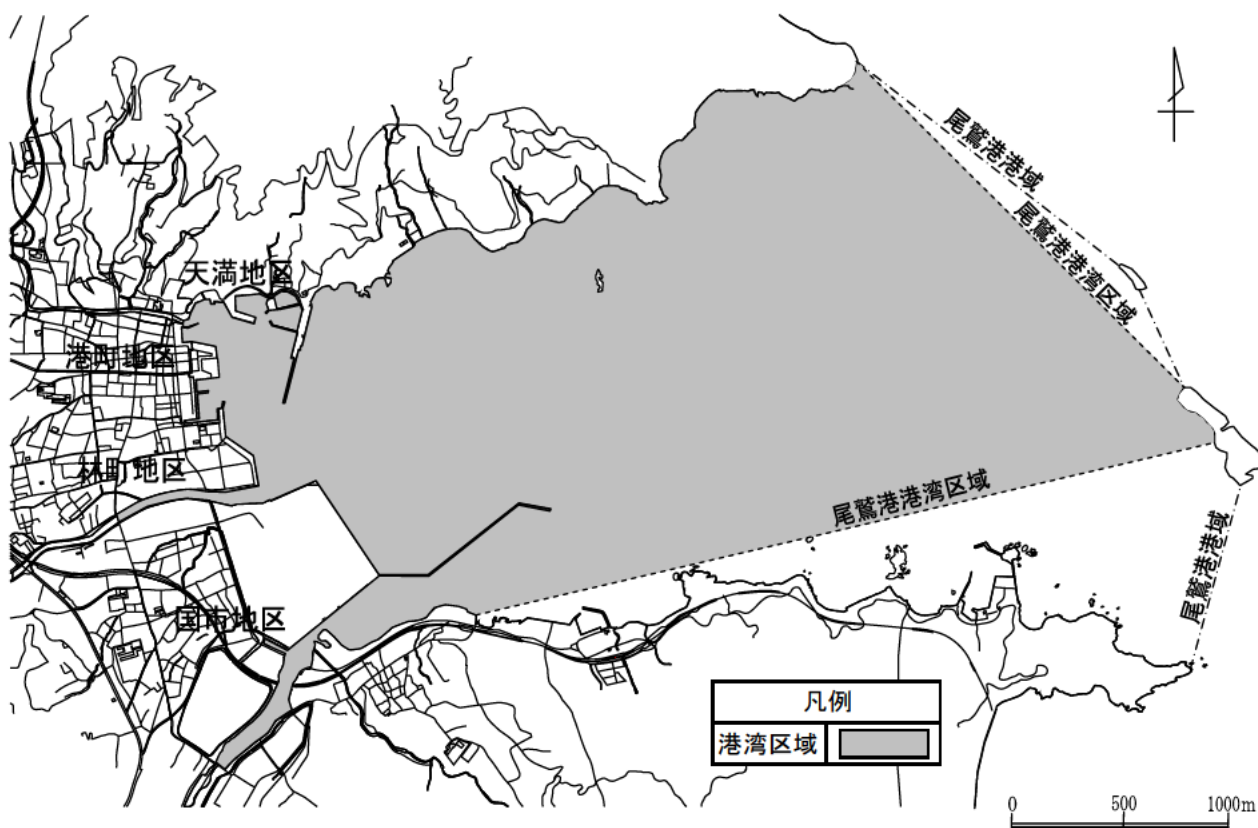
V. その他の事項に関する資料

1. 港湾区域の範囲

現在指定されている港湾区域の範囲は次のとおりである。

表V-1-1 港湾区域の範囲

尾鷲港港湾区域の範囲（昭和27年9月1日指定）
尾鷲港口佐波留島最高点から猪の鼻を結ぶ線、佐波留島最高点から260度に引いた線、及び陸岸により囲まれた海面並びに矢ノ川矢の川橋及び中川最下流道路橋各下流の河川水面



図V-1-1 港湾区域の範囲

2. 港湾の周辺条件

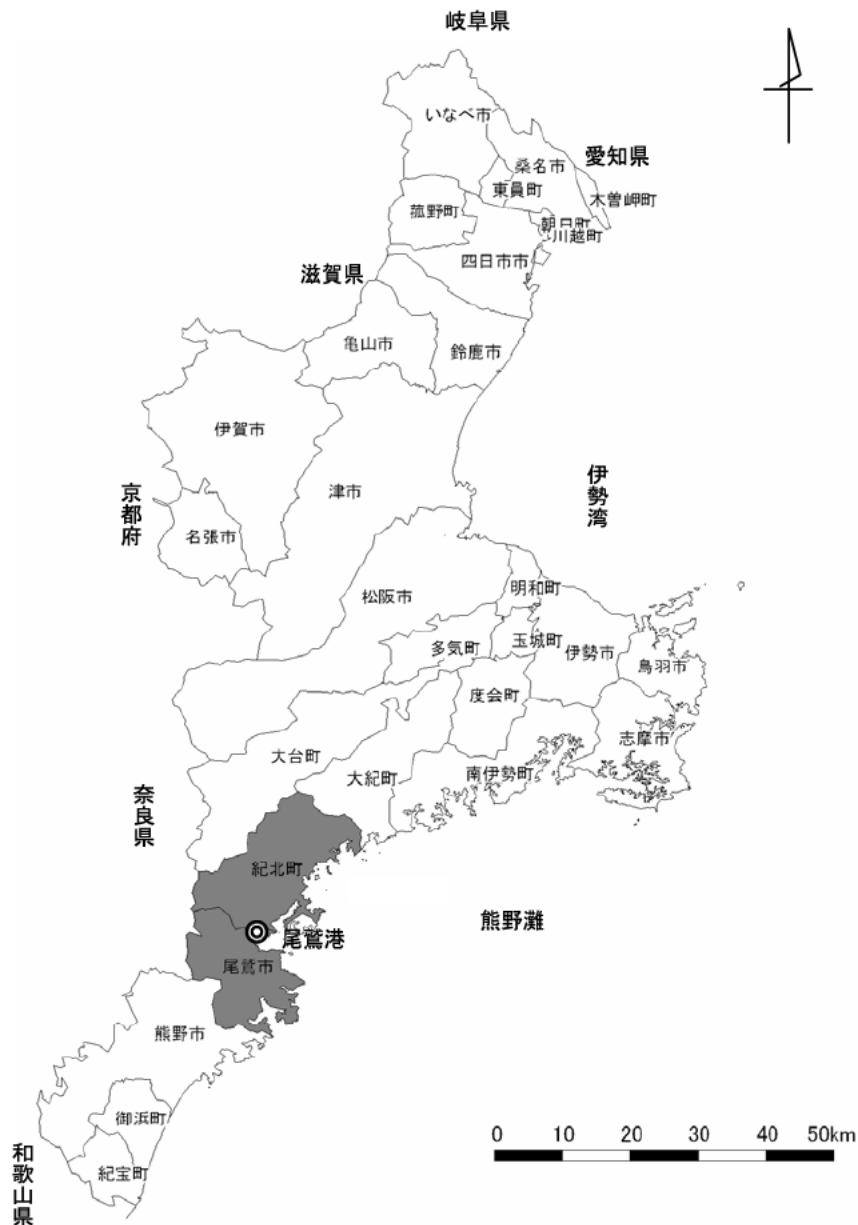
2-1 経済的・社会的条件

(1) 背後地域

尾鷲港は、三重県南部熊野灘のほぼ中央に位置し、尾鷲市の北端に当港は所在する。当港の背後地域は平成17年10月11日の海山町と紀伊長島町市町村合併に伴い、尾鷲市、紀北町の1市1町である。

表V-2-1 尾鷲港の背後地域

背後地域	1市1町 尾鷲市、紀北町
------	-----------------



図V-2-1 尾鷲港の背後地域

(2) 人口

三重県の平成17年の人口は約187万人で増加傾向にある中で、背後地域の人口は減少傾向である。平成17年の人口は約4万人で、全県の2%を占めている。

尾鷲港の直背後市である尾鷲市の平成17年の人口は約2万人で減少傾向にあり、背後地域に占める割合は約53%となっている。

表 -2-2 人口の推移

		昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年
人口 (人)	三重県	1,686,936	1,747,311	1,792,514	1,841,358	1,857,339	1,866,963
	背後地域	57,616	54,892	50,777	47,736	45,045	42,066
	尾鷲市	31,348	29,741	27,114	25,258	23,683	22,103
人口比率 (%)	背後地域/県	3.4	3.1	2.8	2.6	2.4	2.3
	尾鷲市/背後地域	54.4	54.2	53.4	52.9	52.6	52.5
世帯数 (世帯)	三重県	477,992	508,085	546,117	546,117	596,909	675,459
	背後地域	18,568	18,821	18,600	18,600	18,637	18,059
	尾鷲市	10,605	10,733	10,397	10,397	10,329	9,854

資料：国勢調査

(3) 就業人口

尾鷲港背後地域の産業別人口の推移は以下に示すとおりであり、背後地域については全ての産業において減少傾向にあり、特に第一次産業の減少が著しい。

三重県及び背後地域の産業別就業人口構成比は、ともに第3次産業が高く、背後地域は、三重県に比べ第1次産業及び第3次産業が高い地域である。

表 -2-3 産業別人口の推移

項 目		産業別人口(人)					
		S55	S60	H2	H7	H12	H17
背後地域	第一次産業	4,830	4,090	3,043	2,585	1,913	1,693
	第二次産業	7,473	7,224	7,709	7,223	5,929	4,909
	第三次産業	13,924	14,035	13,297	13,363	12,957	12,456
	計	26,227	25,349	24,049	23,171	20,799	19,058
三重県	第一次産業	102,225	85,621	66,786	61,609	48,545	45,103
	第二次産業	302,150	326,608	355,104	355,048	334,299	306,113
	第三次産業	407,454	439,154	476,086	532,314	547,022	557,537
	計	811,829	851,383	897,976	948,971	929,866	908,753

資料：国勢調査

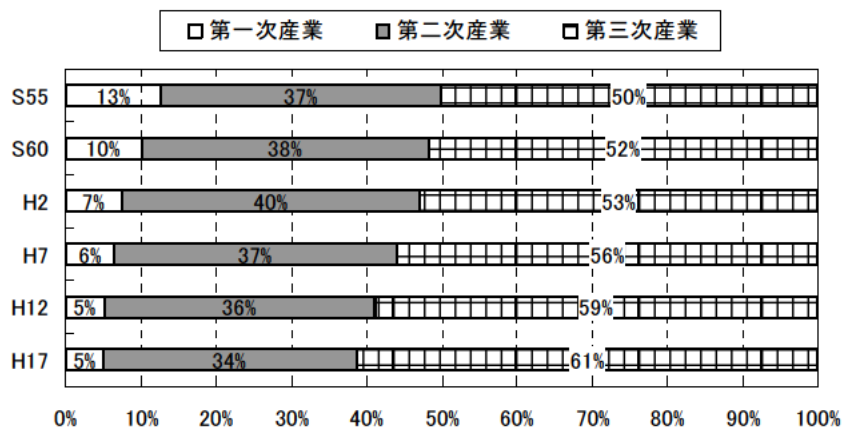


図 V-2-2 就業人口比率の推移（三重県）

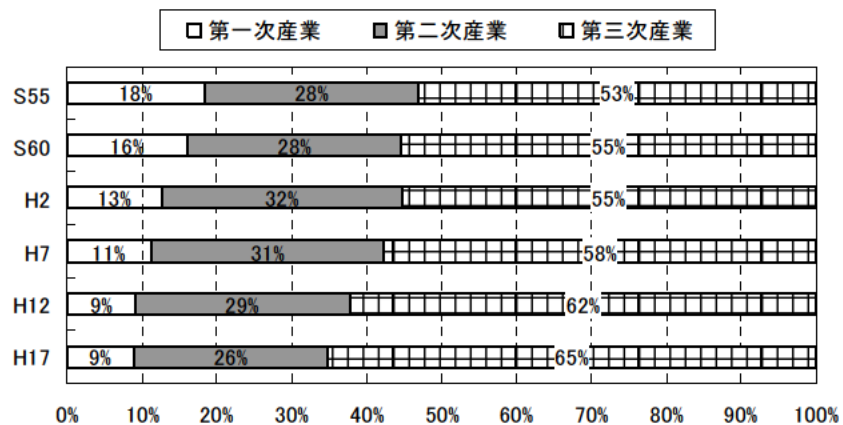


図 V-2-3 就業人口比率の推移（背後地域）

(4) 工業

三重県の製造品出荷額等が増加している中、尾鷲港背後地域は減少傾向にある。

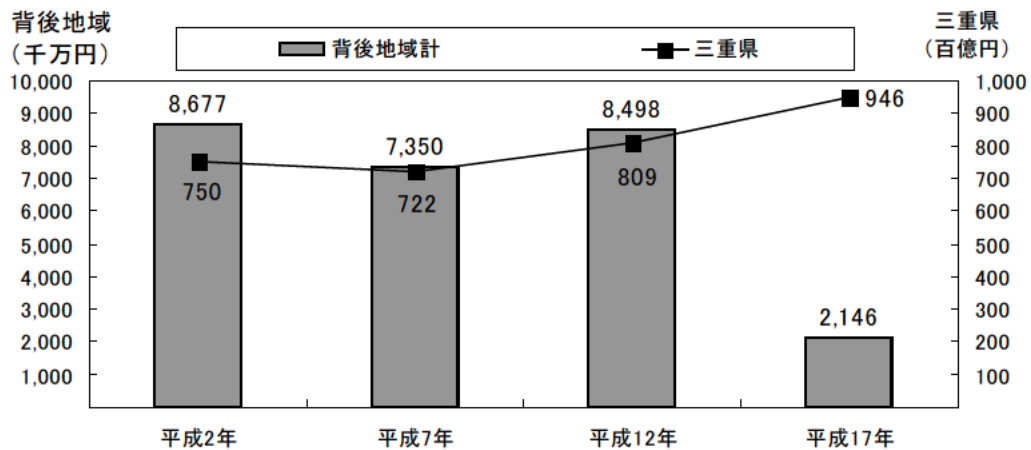
三重県の製造品出荷額等上位業種は、輸送用機械器具製造業、電子部品・デバイス製造業、化学工業と続き、背後地域については、食料品製造業が最も多く、次いでプラスチック製品製造業、電気機械器具製造業と続いている。

表V-2-4 製造事業所数、従業者数、製品出荷額等の推移

		H2	H7	H12	H17
事業所 (所)	三重県	7,650	6,895	6,120	5,019
	背後地域	257 (3.4%)	211 (3.1%)	177 (2.9%)	119 (2.4%)
	尾鷲市	115 (1.5%)	94 (1.4%)	74 (1.2%)	49 (1.0%)
従業者数 (人)	三重県	229,387	215,680	196,092	193,492
	背後地域	4,085 (1.8%)	3,316 (1.5%)	2,884 (1.5%)	1,809 (0.9%)
	尾鷲市	1,724 (0.8%)	1,317 (0.6%)	1,124 (0.6%)	536 (0.3%)
製造品出荷 額等 (万円)	三重県	749,616,640	722,297,097	808,889,346	945,809,491
	背後地域	8,677,090 (1.2%)	7,050,489 (1.0%)	8,498,294 (1.1%)	2,145,995 (0.2%)
	尾鷲市	5,955,815 (0.8%)	4,904,234 (0.7%)	6,287,778 (0.8%)	747,821 (0.1%)

注1：従業者数4人以上の事業所
注2：()内は三重県に占める割合

資料：三重県工業統計



資料：三重県工業統計

図V-2-4 製造品出荷額等の推移

表V-2-5 製造品出荷額等の上位業種 (平成17年)

	三重県		背後地域		
	業種分類	出荷額等 (万円)	業種分類	出荷額等 (万円)	※背後地域/県
1位	輸送用機械器具製造業	255,207,376 (27.0%)	食料品製造業	798,402 (37.2%)	0.3%
2位	電子部品・デバイス製造業	133,590,483 (14.1%)	プラスチック製品製造業	147,318 (6.9%)	0.1%
3位	化学工業	92,188,684 (9.7%)	電気機械器具製造業	133,105 (6.2%)	0.1%
4位	一般機械器具製造業	89,680,887 (9.5%)	窯業・土石製品製造業	126,886 (5.9%)	0.1%
5位	電気機械器具製造業	51,376,569 (5.4%)	木材・木製品製造業	107,951 (5.0%)	0.2%
	上位計	622,043,999 (65.8%)	上位計	1,313,662 (61.2%)	0.2%
	合計	945,809,491 (100.0%)	合計	2,145,995 (100.0%)	0.2%

注：()内は全業種に占める割合
※：業種別の全県に占める割合

(5) 観光

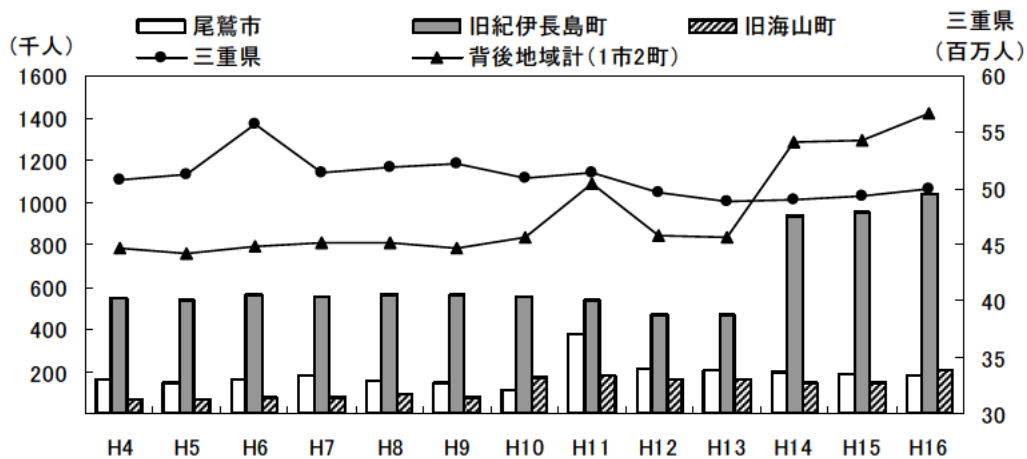
背後地域の入込客数は、平成10年まで80万人前後で推移しているが、平成11年に100万人以上の観光客が訪れている。これは、平成11年に開催された東紀州体験フェスタ及び熊野古道の影響であると考えられる。東紀州体験フェスタ以降減少したものの平成12年以降増加傾向にあり、平成16年には140万人の観光客が訪れている。

表V-2-6 観光入込客の推移

(単位：人)

	尾鷲市	旧紀伊長島町	旧海山町	三重県
H4	165,610	544,491	70,700	50,667,393
H5	143,700	539,819	70,615	51,297,564
H6	158,316	559,783	75,210	55,686,787
H7	177,654	556,783	76,890	51,388,184
H8	156,807	561,129	94,752	51,939,325
H9	141,326	562,079	77,490	52,173,423
H10	110,157	556,223	167,236	50,872,479
H11	376,149	533,165	176,071	51,419,961
H12	212,008	469,156	164,956	49,584,239
H13	202,195	468,846	164,125	48,874,661
H14	199,210	937,957	146,787	48,994,187
H15	190,328	954,915	146,627	49,245,807
H16	182,247	1,036,821	200,538	49,948,812

資料：観光レクリエーション入込客推計書（三重県）



図V-2-5 観光入込客の推移



図 V-2-6 尾鷲港周辺の観光資源位置図

2 - 2 自然条件

(1) 地勢

尾鷲港は、尾鷲湾の湾奥部に位置し、市の中心部を流れる北川、中川、矢の川がそれぞれ港内に注いでいる。港の西側は、市街地となっているが、その背後と港の北側並びに南側は山に囲まれている。東側の港口には佐波留島等の島が点在しており、港内の水深は深い。

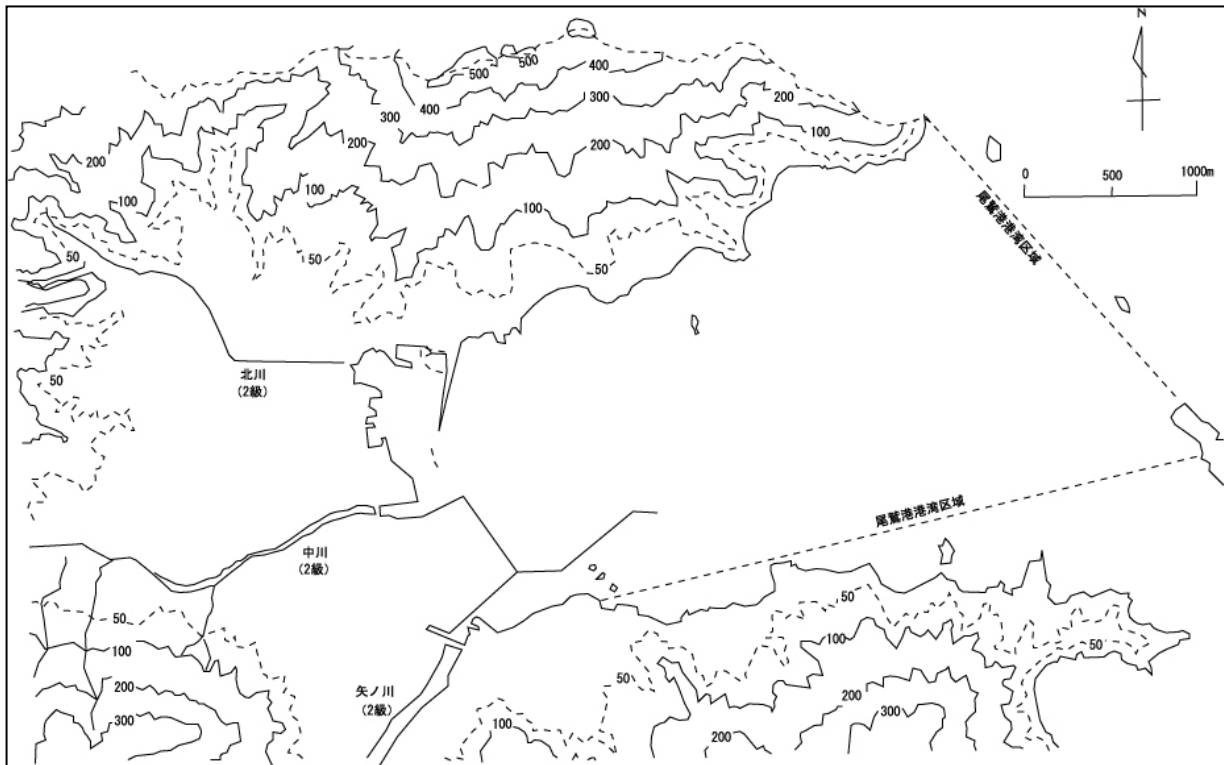
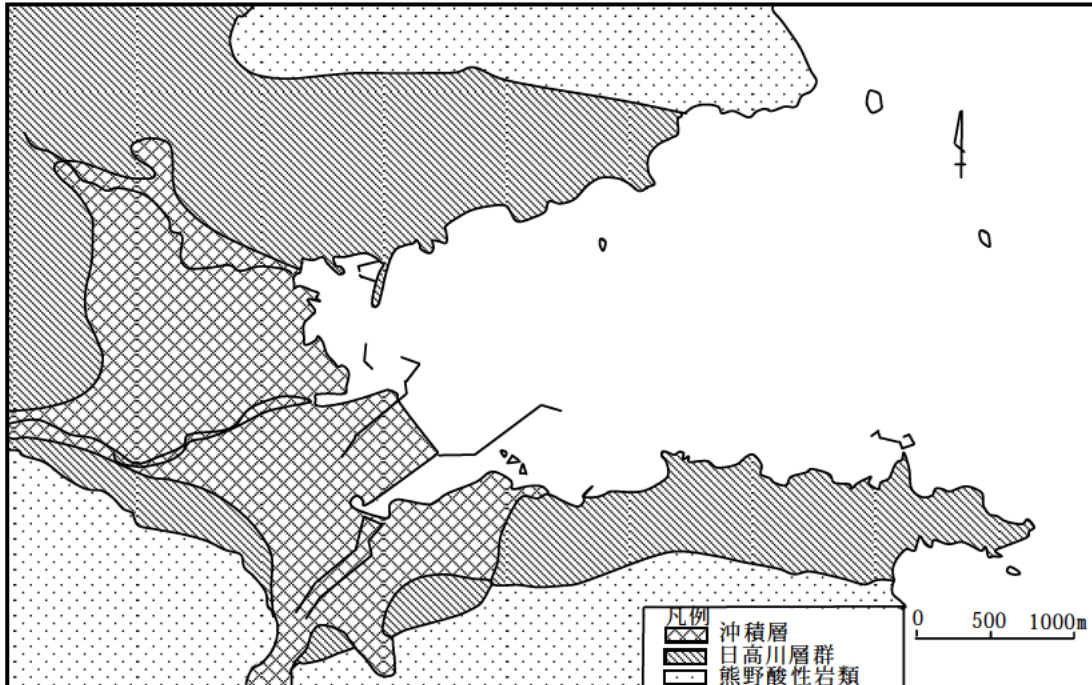


図 -2-7 地勢図

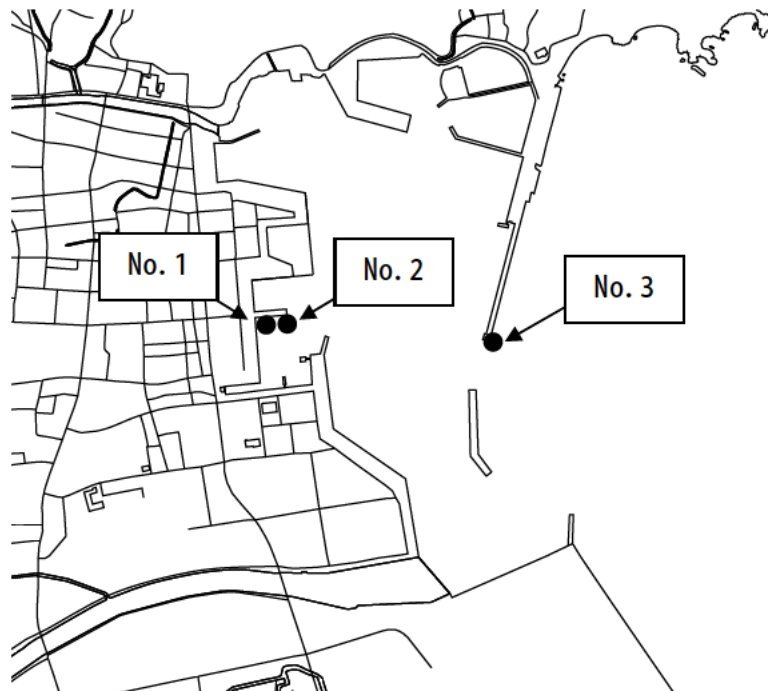
(2) 地質

尾鷲港周辺の表層地質は、主に沖積層と日高川層群により構成されている。また、港内の海底地質は砂礫からなっている。

当港周辺地域の表層地質図、土質調査位置及び土質柱状図は以下のとおりである。

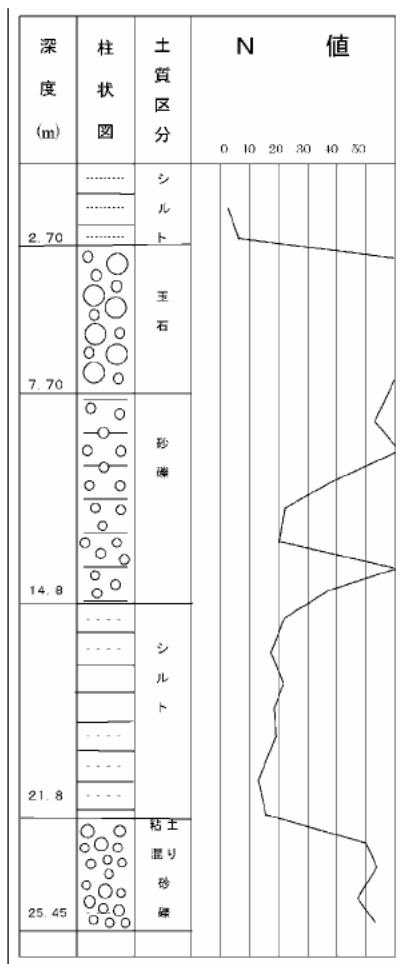


図V-2-8 地質図

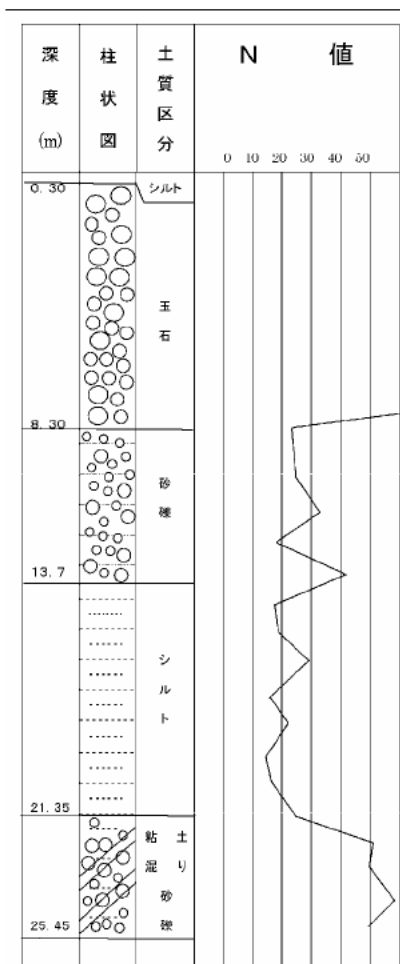


図V-2-9 土質調査位置図

No. 1



No. 2



No. 3

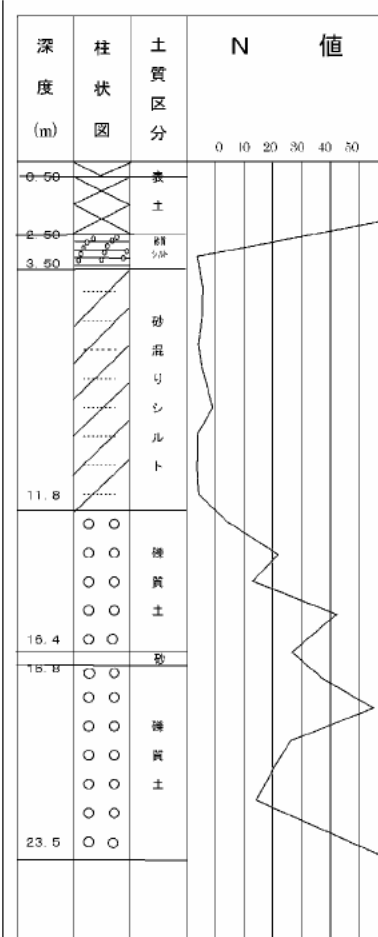


図 V-2-10 土質柱状図

(3) 気象

尾鷲市の海岸地帯は、黒潮の影響で温暖な地域が広がっており、その南側、熊野灘に面した尾鷲市の気候は、年平均気温 16.4℃と四季を通じて暖かい南海型の気候である。また、年平均降水量は 4238.5mm であり、全国でも有数の多雨地帯である。

表 V-2-7 尾鷲港付近の気象概要

1997年～2006年の平均値														
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	年
平均気温	℃	6.3	7.1	10.1	15.1	18.9	22.1	25.8	26.5	23.9	18.8	13.8	8.5	16.4
日最高(平均)	℃	11.3	12.3	15.3	19.9	23.1	25.9	29.7	30.6	27.9	23.4	19.0	13.8	21.0
日最低(平均)	℃	1.8	2.2	5.0	10.3	15.0	18.8	22.6	23.4	20.8	14.8	9.3	4.1	12.3
平均降水量	mm	151.6	123.7	200.3	252.6	439.0	427.3	384.4	518.8	856.1	440.7	291.5	93.4	4179.1
日照時間(平均)	hr	183.2	166.5	191.9	184.4	160.0	131.7	164.3	181.2	129.8	143.3	157.0	176.3	1941.7

資料：尾鷲地方気象台

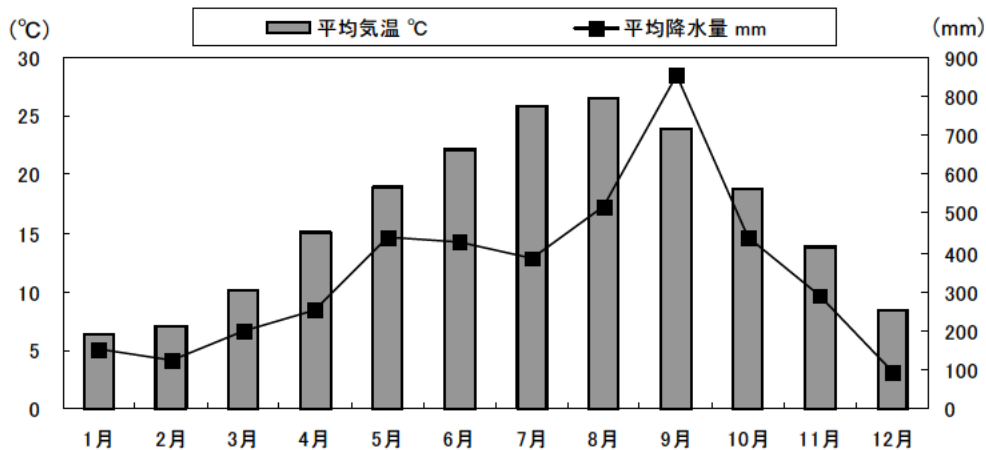


図 V-2-11 尾鷲港付近の平均気温、平均降水量

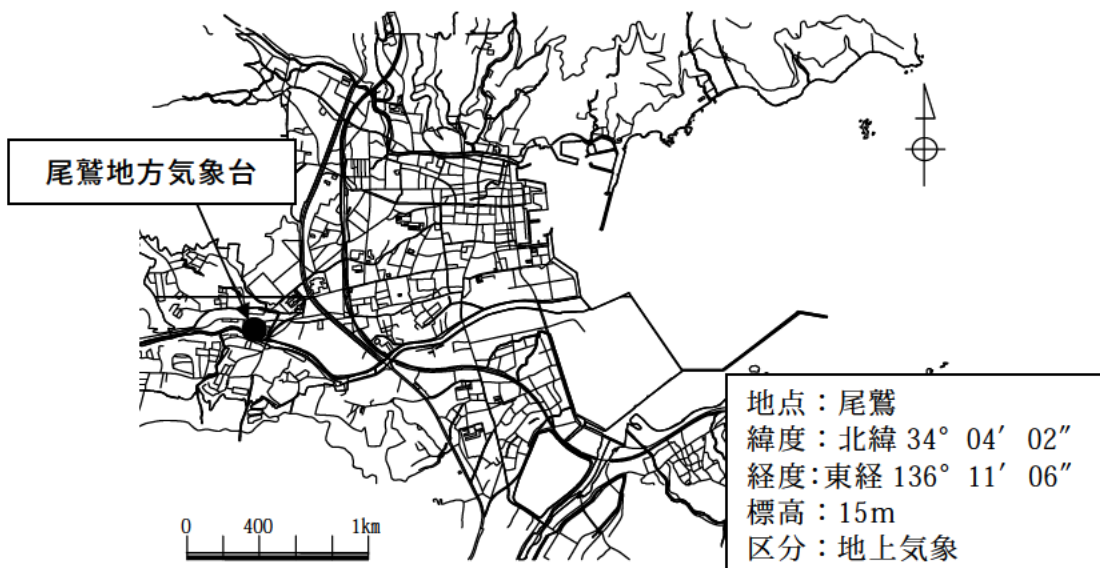


図 V-2-12 尾鷲地方気象台位置図

(4) 風況

尾鷲地方気象台で観測された1996年～2005年の10年間の風観測記録によると、風向は、通年を通してWSW～W方向からの風速が卓越しており、季節別に見てもほぼ同様な傾向を示している。また、風速に関しては通年及び各季節で0.3～4.9m/sの風速階級の出現が最も多い。

表 -2-8 風向風速別出現頻度表

	CALM	NNE	NE	NE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW
0.0-0.2	2,082 (2.43)									
0.3-4.9		1,211 (1.41)	1,951 (2.27)	6,918 (8.06)	6,235 (7.26)	2,666 (3.11)	1,968 (2.29)	2,088 (2.43)	1,631 (1.90)	1,718 (2.00)
5.0-9.9		73 (.09)	547 (.64)	3,077 (3.58)	1,123 (1.31)	172 (.20)	91 (.11)	288 (.34)	340 (.40)	118 (.14)
10.0-14.9		1 (.00)	22 (.03)	48 (.06)	24 (.03)	4 (.00)	5 (.01)	13 (.02)	8 (.01)	2 (.00)
15.0-19.9			4 (.00)	6 (.01)	2 (.00)			1 (.00)		
20.0-24.9										
25.0-										
計	2,082 (2.43)	1,285 (1.50)	2,524 (2.94)	10,049 (11.71)	7,384 (8.60)	2,842 (3.31)	2,064 (2.40)	2,390 (2.78)	1,979 (2.31)	1,838 (2.14)

上段：出現回数(回)

下段：出現頻度(%)

	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N	計	累計
0.0-0.2								2,082 (2.43)	2,082 (2.43)
0.3-4.9	3,623 (4.22)	11,930 (13.90)	17,945 (20.91)	6,451 (7.52)	3,413 (3.98)	1,985 (2.31)	1,545 (1.80)	73,278 (85.37)	75,360 (87.80)
5.0-9.9	247 (.29)	649 (.76)	1,869 (2.18)	978 (1.14)	417 (.49)	98 (.11)	109 (.13)	10,196 (11.88)	85,556 (99.67)
10.0-14.9	2 (.00)	5 (.01)	101 (.12)	27 (.03)	3 (.00)		1 (.00)	266 (.31)	85,822 (99.98)
15.0-19.9								13 (.02)	85,835 (100.00)
20.0-24.9								0	85,835 (100.00)
25.0-								0	85,835 (100.00)
計	3,872 (4.51)	12,584 (14.66)	19,915 (23.20)	7,456 (8.69)	3,833 (4.47)	2,083 (2.43)	1,655 (1.93)	85,835 (100.00)	

資料：尾鷲地区 アメダス観測年報(財団法人 気象業務支援センター)

測得率：97.90%

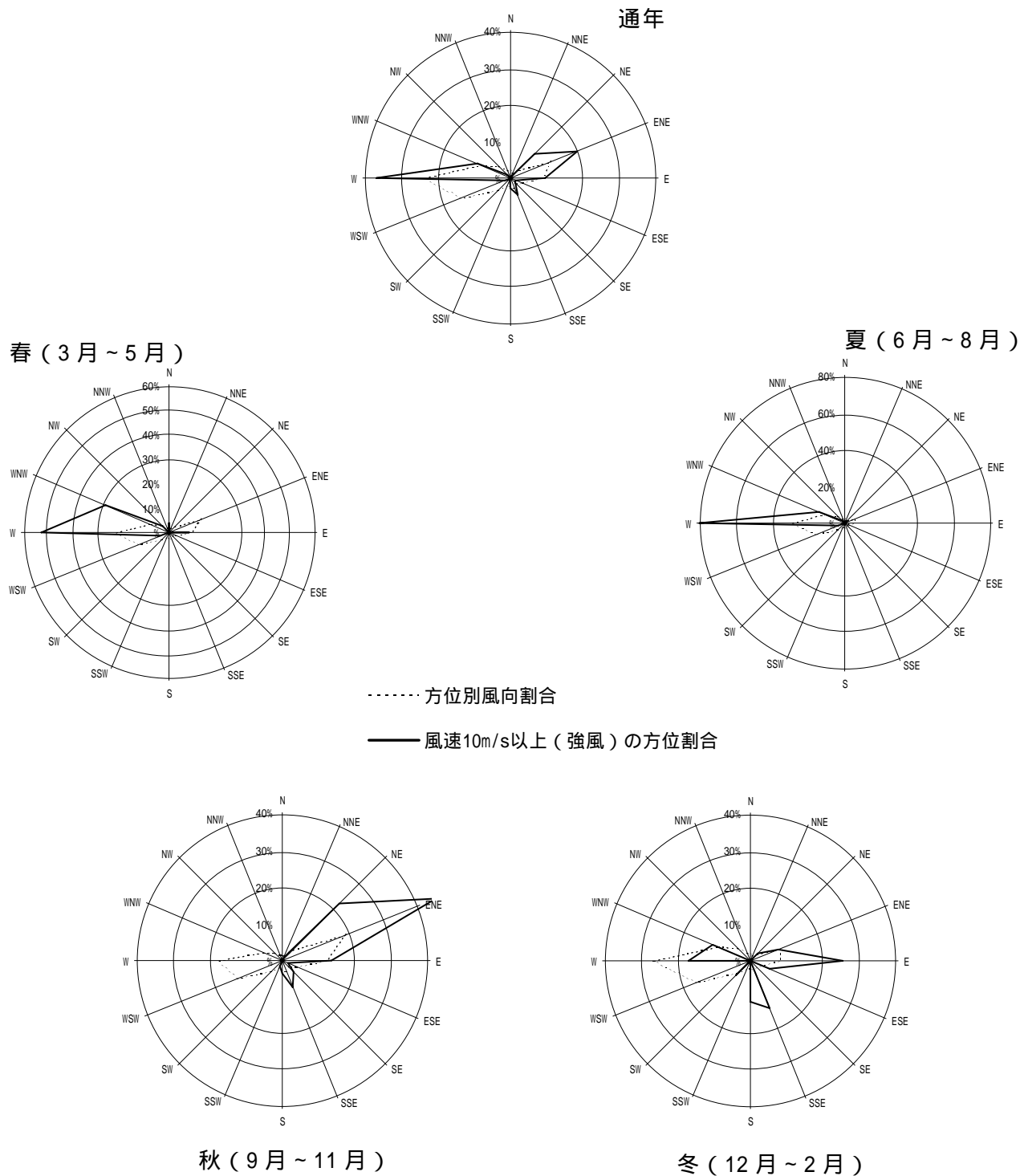


図 -2-13 風向風速図

表 -2-9 過去 10 年間の最大風速

年 次	月 日 時	最大風速 (m/s)	風 向
昭和 34 年 (伊勢湾台風)	9 月 26 日	28.1	SE
昭和 57 年 (1982)	8 月 01 日	14.0	ENE
58 (1983)	8 月 16 日	13.4	ENE
59 (1984)	7 月 29 日	9.5	E
60 (1985)	-	-	-
61 (1986)	1 月 24 日	12.5	W
62 (1987)	10 月 16 日	15.1	E
63 (1988)	8 月 15 日	14.6	E
平成元年 (1989)	8 月 27 日	14.2	E
2 (1990)	9 月 19 日	22.0	SSE
3 (1991)	9 月 27 日	15.3	SSE
4 (1992)	4 月 30 日	15.2	W
5 (1993)	9 月 04 日	17.0	SSE
6 (1994)	9 月 29 日	21.4	E
7 (1995)	5 月 12 日	13.6	E
8 (1996)	8 月 14 日	13.4	SSE
9 (1997)	7 月 26 日	19.3	E
10 (1998)	9 月 22 日	19.7	SSE
11 (1999)	8 月 05 日	12.8	ENE
12 (2000)	2 月 08 日	13.8	W
13 (2001)	8 月 21 日	16.4	ENE
14 (2002)	11 月 9 日	15.2	W
15 (2003)	8 月 9 日	15.4	S
16 (2004)	8 月 30 日	18.1	SSE
17 (2005)	12 月 5 日	14.3	W
18 (2006)	4 月 3 日	14.0	WNW

資料：尾鷲地方気象台

(5) 潮位

尾鷲港の潮位は以下のとおりである。

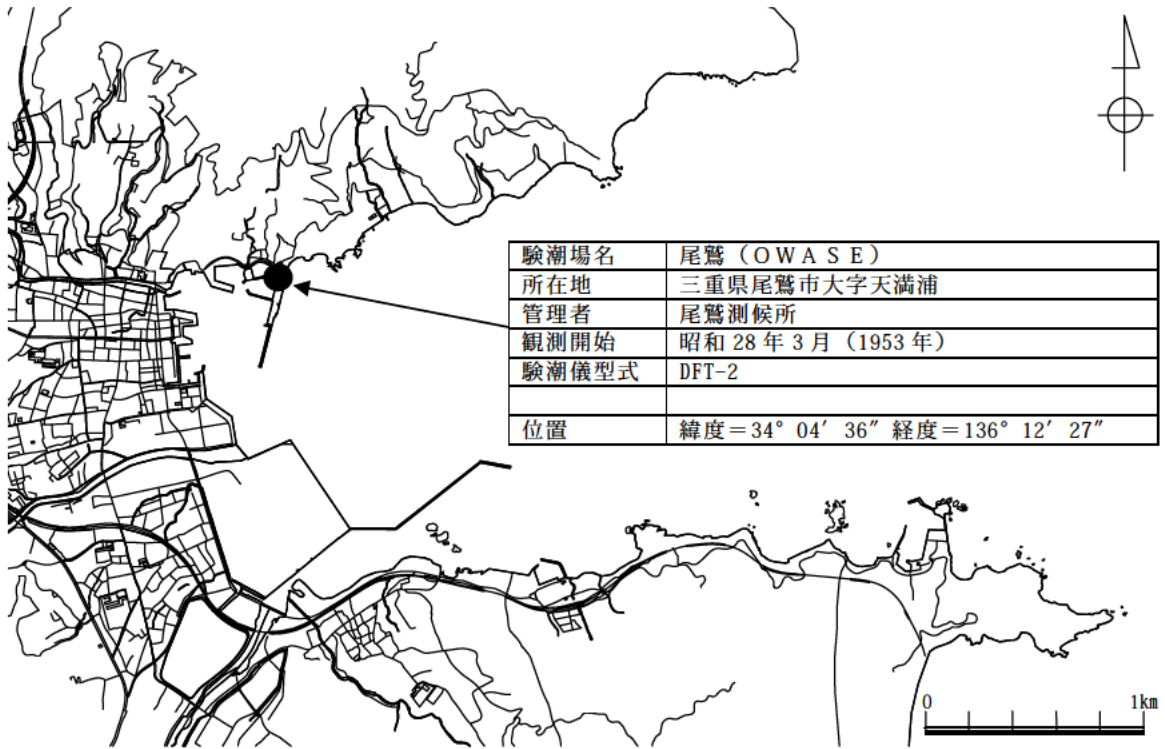


図 V-2-14 尾鷲港検潮所位置図

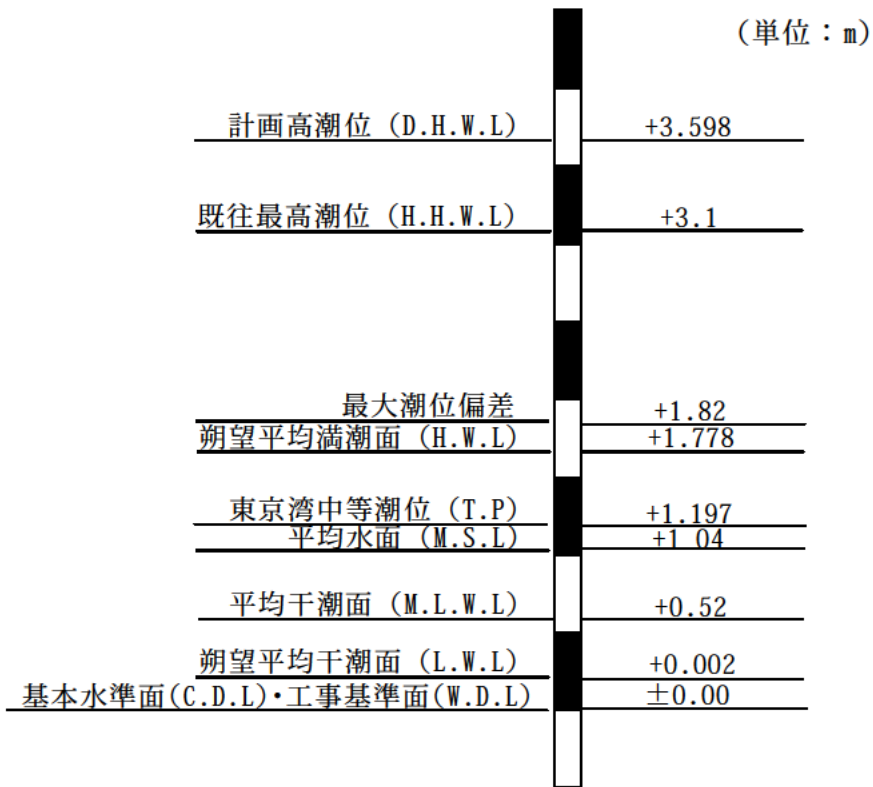
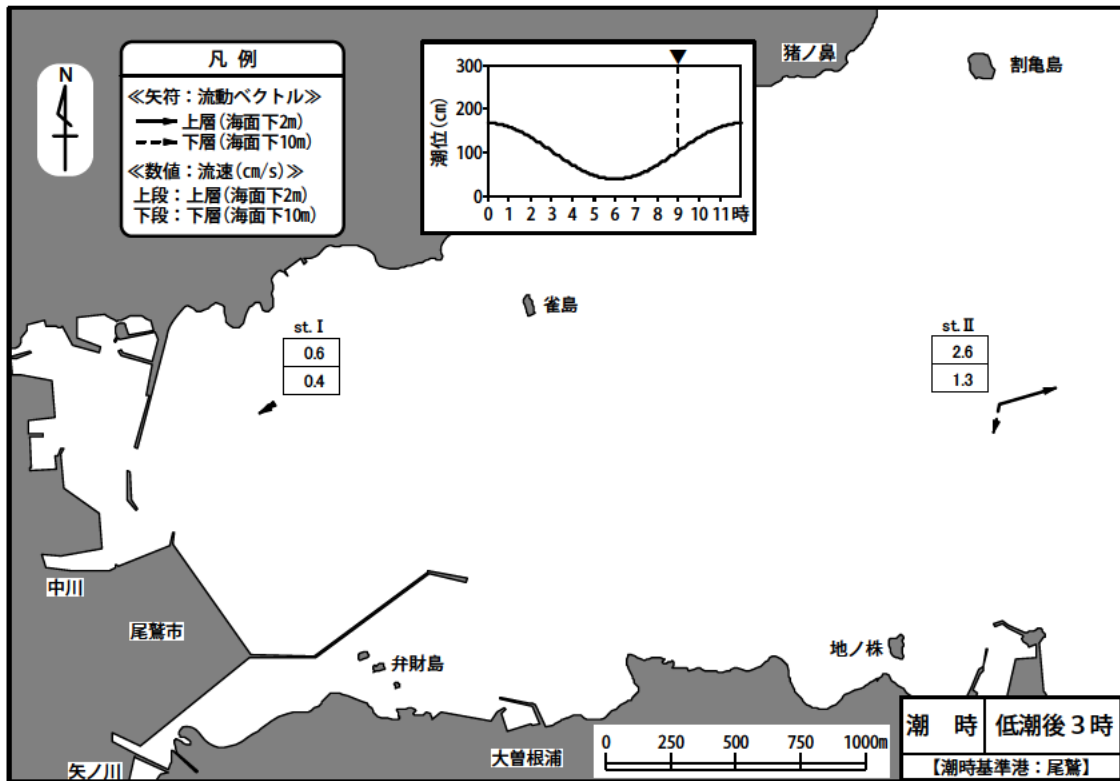


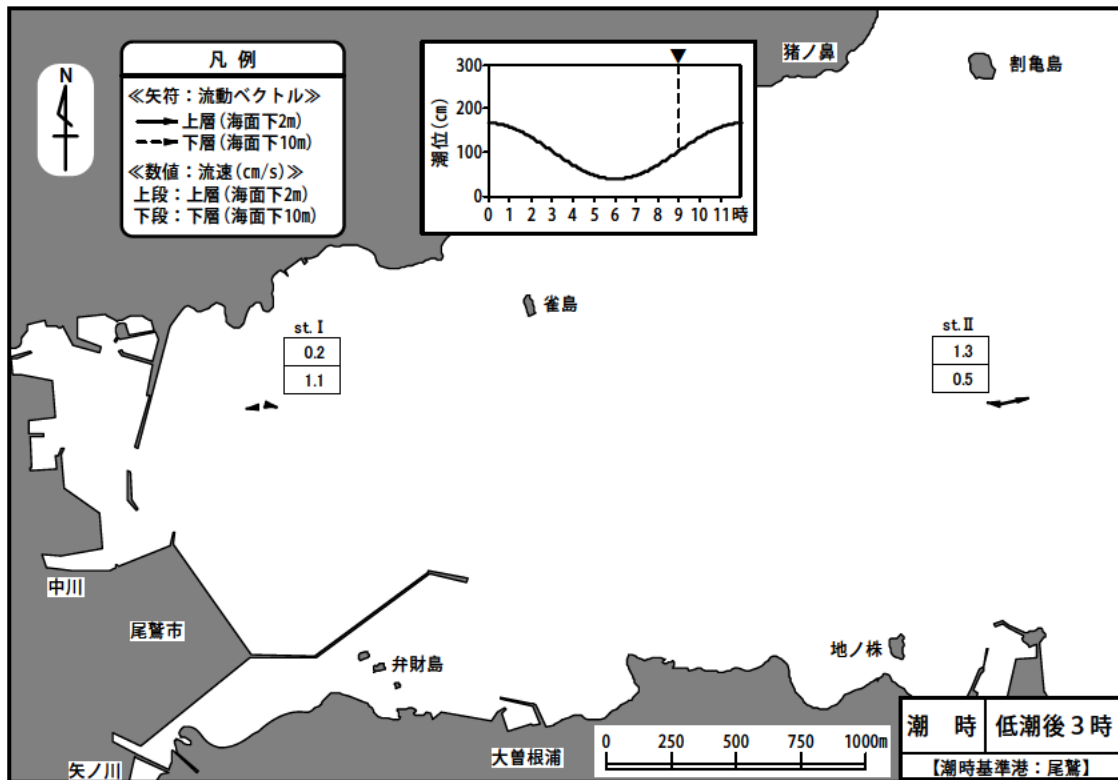
図 V-2-15 潮位図

(6) 潮流

尾鷲港周辺における潮流は、次のとおりである。

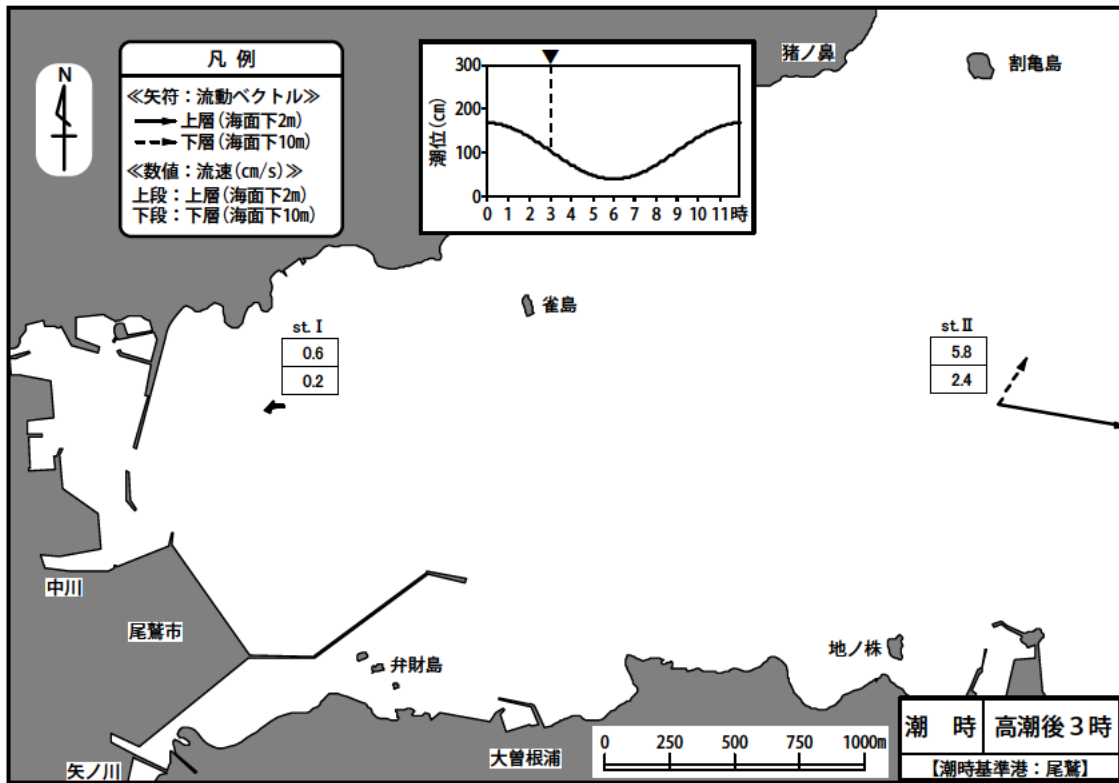


(冬季 上げ潮最強時)

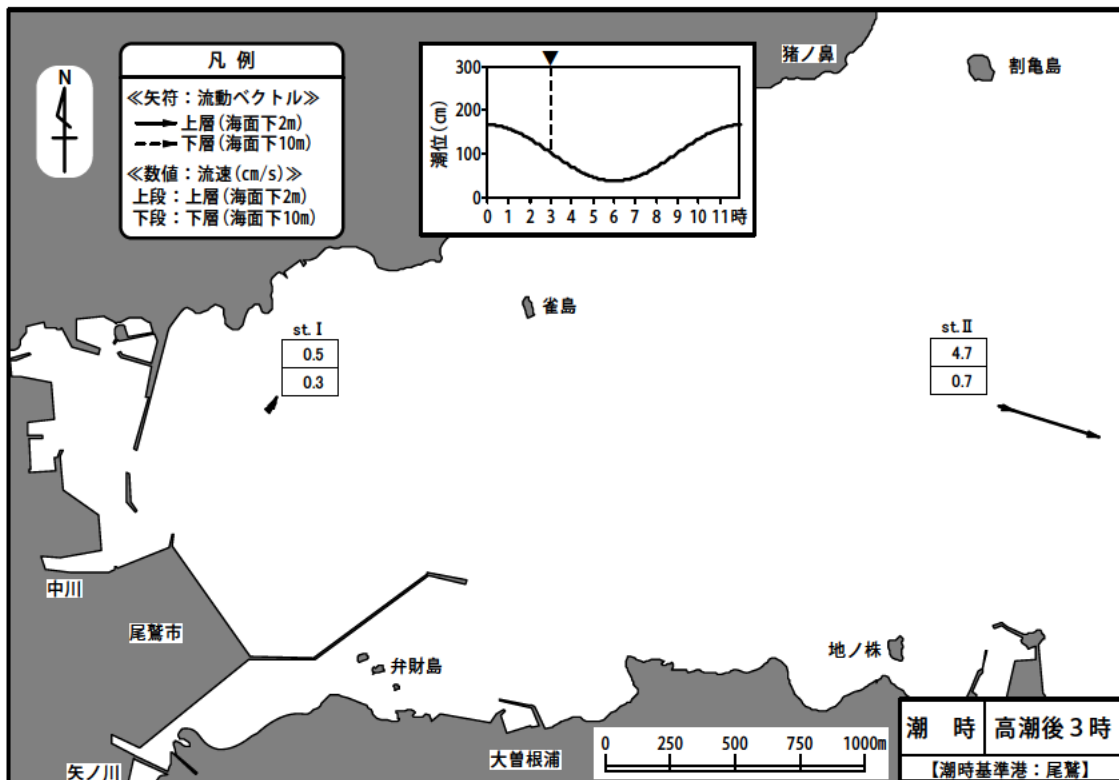


(秋季 上げ潮最強時)

図V-2-16 平均大潮期流況図(上げ潮最強時)



(冬季 下げ潮最強時)



(秋季 下げ潮最強時)

図V-2-17 平均大潮期流況図(下げ潮最強時)

(7) 地震

表 -2-10 尾鷲港周辺における過去の主な地震観測

発生年月日	マグニチュード(M)	震 央	津波有	備 考
416. 8.23		河 内		
684.11.29	8.4	東海・南海・土佐・西海		南海道沖
734. 5.18	7.0	奈良近畿諸国		伊賀地方
887. 8.26	8.5	山城・摂津・五畿七道		南海道沖 東海道沖
922. -	7.0	紀 伊		奥熊野沖
1096.12.17	8.4	畿内・東海・南海諸国		東海道沖
1331. 8.15	7.0	紀伊及び諸国		南部町沖
1360.11.22	7.0	紀伊及び諸国		奥熊野沖
1361. 8. 3	8.4	畿内及び内海道の一部		南海道沖
1403. -	7.0	紀 伊		奥熊野沖
1408. 1.21	7.0	紀伊・伊勢		奥熊野沖
1498. 9.20	8.6	東海道全域		東海道沖
1520. 4. 4	7.0	紀 伊		奥熊野
1586. 1.18	7.9	東海・東山・北陸諸道・畿内		飛騨白川線 長良川線
1605. 1.31	7.9	東海・西海・南海諸道		2元 南海道沖 房総半島沖
1703.12.31	8.2	江戸及び東海道諸国		相模湾房総沖
1704. -		紀 伊		
1707.10.28	8.4	東海道・南海道・畿内及び 東山・西海道の一部		東海道及び 南海道沖
1854. 7. 9	6.9	伊賀・伊勢・大和・近江		伊賀上野辺りを 走る線
1854.12.23	8.4	東海・東山・南海諸道		東海道沖
1854.12.24	8.4	伊勢海より九州東北部・土佐 ・阿波・紀伊		南海道沖
1891.10.28	8.4	美濃・尾張等		
1899. 3. 7	7.6	紀伊・大和		
1923. 9. 1	7.9	関東南部		
1944. 12.7	7.9	東南海		沖
1945. 1.13	7.0	三河渥美湾北洋		
1946.12.21	8.0	南海道		沖
1960. 5.22	8.5	チリ南部沖(チリ沖地震津波)		

資料：H18 尾鷲市地域防災計画添付資料（各編共通）

3 . 港湾の沿革

尾鷲港の生成と発展過程の概要は以下に示すとおりである。

表 -3-1 港湾の沿革

年 号	沿 革
明治 43 年	天満浦船溜り竣工
大正 10 年	第 1 期工事開始
昭和 6 年	第 1 期工事が完了し、防波堤が完成。 第 2 期工事開始
昭和 11 年	第 2 期工事が完了し、尾鷲港今日の基礎が完成。
昭和 19 年	東南海地震発生
昭和 21 年	南海地震発生
昭和 25 年	東南海、南海地震被害の復旧工事完了
昭和 26 年	第 2 防波堤着工
昭和 31 年	第 2 防波堤竣工 遠洋漁業基地に指定
昭和 34 年	伊勢湾台風
昭和 35 年	チリ地震津波
昭和 36 年	矢ノ浜地区に 35 万㎡の埋立工事を行い、ここに中部電力火力発電所建設。
昭和 37 年	第 3 ふ頭整備開始
昭和 38 年	伊勢湾台風、チリ地震津波被害の復旧工事が完了し、防潮堤 2,425m、防潮壁等 2,985m が完成。 東邦石油が進出し、中京地区へのエネルギー供給地となる。
昭和 39 年	出入国管理港、検疫港に指定される。
昭和 41 年	開港の指定を受ける
昭和 42 年	重要港湾に指定される
平成 13 年	港町地区の埋立工事完成。

4 . 港湾施設の現況

港湾施設の現況は、以下のとおりである。

なお、以下に示す現況の出典は、尾鷲港港湾台帳（平成 19 年 3 月現在）である。

(1) 水域施設

表 -4-1 航路

地区名	名称	延長 (m)	幅員 (m)
尾鷲沖	航路	5,300	610

表 -4-2 泊地

地区名	名称	面積 (m ²)	水深 (m)
天満地区	天満泊地	7,700	-1.0
		12,900	-2.0
	天満東泊地	3,300	-2.0
		1,440	-3.0
		7,300	-4.0
	脇ノ浜泊地	17,100	-3.0
港町地区	第 1 第 2 岸壁泊地	6,300	-3.5
		125,000	-4.5
	第 3 第 4 岸壁泊地	2,700	-3.0
林町地区	第 3 第 4 岸壁泊地	87,900	-5.5
	中川泊地	8,300	-2.0
		33,700	-6.0
国市地区	中川泊地	2,300	-4.5

(2) 外郭施設

表 -4-3 防波堤

地区名	名称	延長 (m)
天満地区	第 1 防波堤	213
	天満防波堤	140
	天満船溜防波堤	120
	天満防波堤	21
港町地区	第 2 防波堤	120
		40
林町地区	第 3 防波堤	30
国市地区	中川防波堤	50

(3) 係留施設

表 -4-4 大型船係留施設

地区名	名称	水深 (m)	延長 (m)	バース数
天満地区	天満岸壁	-4.5	120	1
	天満先端岸壁	-4.5	30	1
	天満南岸壁	-4.5	110	2
港町地区	第 1 岸壁	-4.5	65	1
	第 1 岸壁	-4.5	55	1
	-5.5m 岸壁	-5.5	70	1
	-4.5m 岸壁	-4.5	35	1
	第 2 岸壁	-4.5	75	1
	-4.5m 岸壁	-4.5	57	1
	係船岸壁	-4.5	118	1
林町地区	第 3 岸壁	-5.5	80	1
	第 4 岸壁	-5.5	160	2
国市地区	中川添岸壁	-4.5	30	1
	中部岸壁	-4.5	63	1
	中部岸壁	-6.0	90	1

表 -4-5 専用係留施設

地区名	名称	水深 (m)	延長 (m)	バース数
国市地区	東邦石油栈橋	-17	948	1

表 -4-6 小型船係留施設

地区名	名称	水深 (m)	延長 (m)
古里地区	古里栈橋	-3.0	38 × 2
	古里栈橋	-3.0	29 × 2
天満地区	天満物揚場	-3.0	100
	天満物揚場	-4.0	100
	天満物揚場	-1.0	37
	天満東物揚場	-3.0	71
	船留物揚場	-1.0	164
	天満西物揚場	-3.0	55
	天満船揚場	-0.5	114
	脇ノ浜船揚場	+ 1.2	21
	脇ノ浜船揚場	+ 0.4	24
	脇ノ浜船揚場	-2.0	9
	脇ノ浜船揚場	+ 0.1	14
	脇ノ浜船揚場	+ 2.2	16
港町地区	北川物揚場	-2.0	69
	北物揚場	-3.5	40
	第1岸壁付近物揚場	-3.0	40
	第2栈橋	-4.5	57 × 2
	海上保安部専用栈橋	-2.5	12 × 2
	第3岸壁浮栈橋	-3.0	10
林町地区	階段式物揚場	-1.0	104
	林町物揚場	-3.0	50
	林町物揚場	-3.0	20
	中川添物揚場	-2.0	160

(4) 臨港交通施設

表 -4-7 臨港道路

地区名	名称	延長 (m)	幅員 (m)
古里地区	無名橋	6	5
天満地区	天満地区臨港道路 2 号	805	7.0
	天満橋	31	7
港町 ~ 林町	臨港道路 1 号	820	9.0
港町地区	臨港道路 1 号	108	8.6
	臨港道路 1 号	14	10.0
	臨港道路 3 号	48	8.5
	臨港道路 3 号	135	15.3
	臨港道路 3 号	29	10.0
	臨港道路 3 号	143	7.9
	臨港道路 11 号	135	9.0
	八幡大橋	28	9
林町地区	臨港道路 4 号	260	4.6
	臨港道路 4 号	98	6.7
	臨港道路 6 号	180	7.2
	臨港道路 4 号	284	7.4
	臨港道路 10 号	200	7.2
	臨港道路 7 号	104	12.0
	臨港道路 7 号	130	12.0
	臨港道路 4 号	232	7.4
国市地区	矢ノ川大橋	28	9
向井地区	無名橋	21	9
	無名橋	14.5	1.4

(5) 荷捌・保管施設

荷捌施設

表 -4-8 荷捌地

地区名	名称	面積 (m ²)
港町地区	港町荷捌地	4,775
		3,494
		807
	朝日町荷捌地	2,187

表 -4-9 上屋

地区名	名称	棟数	面積 (m ²)	主要取扱貨物
港町地区	第1市場	1	1,287	水産品
	第2市場	1	973	水産品
	第3市場	1	2,200	水産品
	尾鷲処理場	1	290	水産品
	コンテナ置場	1	138	水産品
林町地区	地方卸売市場尾鷲農協青果市場	1	1,587	野菜・果物

保管施設

表 -4-10 野積場

地区名	名称	面積 (m ²)
港町地区	港町野積場	999
林町地区	林町野積場	6,739

表 -4-11 倉庫

地区名	名称	棟数	面積 (m ²)	主要取扱貨物
天満地区	漁具倉庫	1	217	分類不能のもの
港町地区	第1冷蔵庫	1	272.16	水産品
	第2冷蔵庫	1	586.19	水産品
	冷蔵庫	2	1,670	水産品
	資材倉庫	5	1,033	輸送用容器
	貯氷庫	1	319.91	その他食料工業品
	岩壁倉庫	1	16.44	分類不能のもの
林町地区	資材倉庫	3	708.9	分類不能のもの
	ト口箱倉庫	1	200	輸送用容器

表 -4-12 危険物置場

地区名	名称	面積 (m ²)	主要取扱貨物
港町地区	送油施設	23.42	石油製品
		28.81	石油製品
天満地区	送油施設	33.0	石油製品

表 -4-13 貯油施設

地区名	名称	能力	主要取扱貨物量
天満地区	貯油タンク	200kl × 1 基 100kl × 1 基 230kl × 1 基 110kl × 1 基	重油
		50kl × 1 基	石油製品
林町地区	貯油タンク	900kl × 1 基 500kl × 1 基	重油
		900kl × 1 基 200kl × 2 基 500kl × 2 基 300kl × 3 基	石油製品
国市地区	原油タンク	70,000kl × 3 基 65,000kl × 2 基 35,000kl × 1 基 36,000kl × 1 基	原油
	重油タンク	30,000kl × 5 基 10,000kl × 1 基	重油
	軽質油タンク	5,000kl × 8 基 3,000kl × 2 基 10,000kl × 1 基	石油製品
	重油タンク	3,500kl × 1 基 2,500kl × 2 基 1,000kl × 1 基	重油
	軽油タンク	300kl × 1 基	石油製品

(6) その他施設

表 -4-14 待合所及び宿泊所

地区名	名称	管理者	総床面積 (m ²)
港町地区	通船待合所	玉鷲海事(株)	14.8
林町地区	三重県漁民研修所	三重県	436.52

表 -4-15 福利厚生施設

地区名	名称	管理者	総床面積 (m ²)
港町地区	三重県船員会館	三重県船員組合	99

5 . 過去の計画一覧

尾鷲港における港湾計画の経緯は、以下に示すとおりである。

表 -5-1 尾鷲港港湾計画等の概要

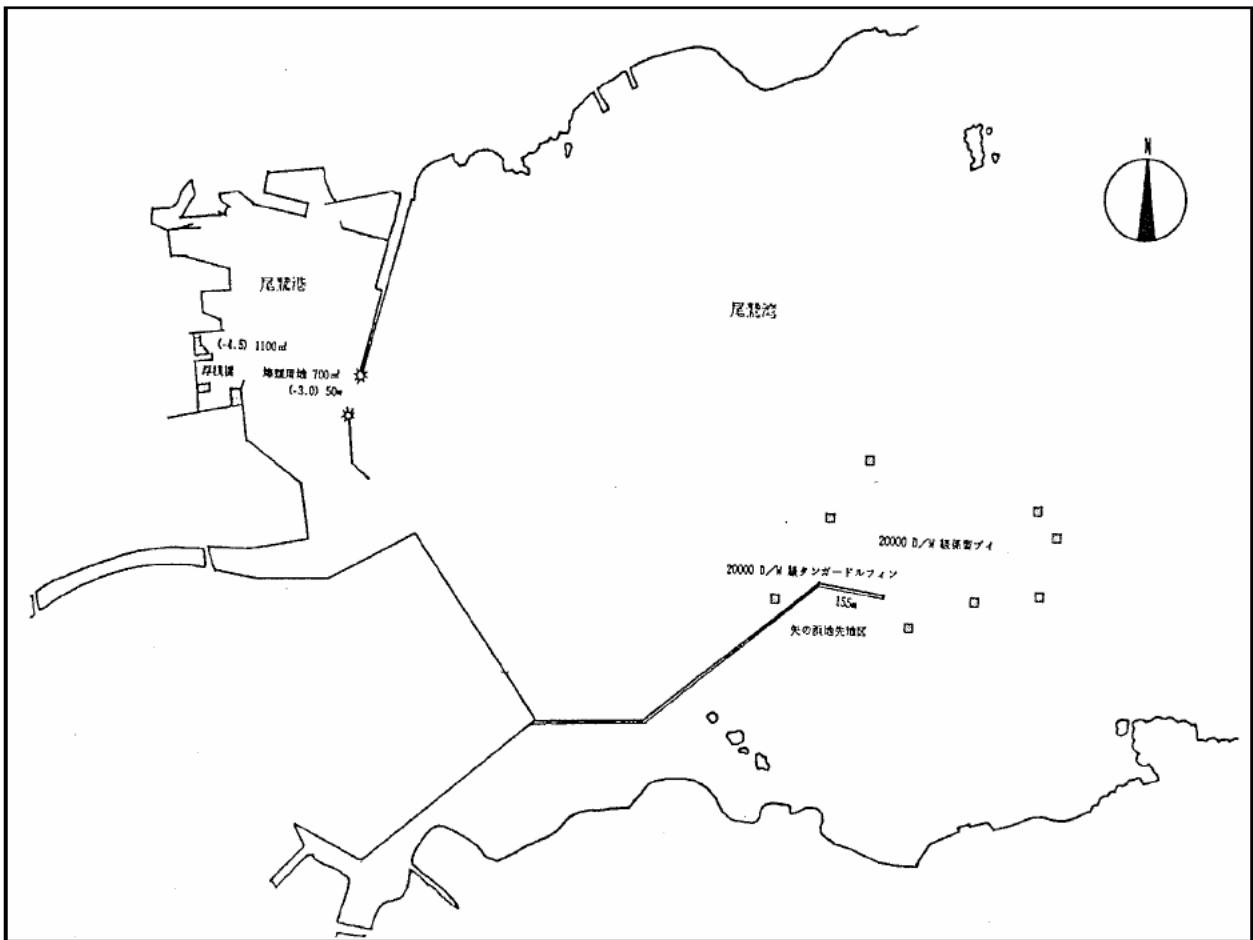
計画年月	計画名	計画内容
昭和47年7月	新規計画 (昭和50年目標) 港湾審議会 第51回計画部会	<p>1 . 大型タンカー係留施設計画 200,000D/W級タンカー 係留ブイ 1バース</p> <p>2 . その他</p> <p>(1) 船溜計画 波除堤 30m 100D/W級 水深3.0m 物揚場延長50m ふ頭用地 1万m²</p> <p>(2) 浮棧橋計画 小型船対象 水深3.0m 浮棧橋1基</p> <p>(3) 臨港交通施設計画 流通の円滑化及び背後陸上交通の混雑緩和に資するため背後の有機的な結合を図るよう臨港交通施設を配置する。</p>
昭和49年6月	一部変更 港湾審議会 第62回計画部会	<p>1 . 小型船だまり計画 天満地区 天満船だまり(追加)</p>

計画年月	計画名	計画内容
昭和 53 年 3 月	改訂計画 (昭和 60 年目標) 港湾審議会 第 81 回計画部会	<p>1 . 公共ふ頭計画</p> <p>700D/W 級 水深 4.5m 岸壁 2 バース 延長 120m</p> <p>ふ頭用地 1 万 m² (荷捌施設用地)</p> <p>2 . 小型船だまり計画</p> <p>2-1 脇浜地区</p> <p>脇浜船だまり 物揚場、泊地、導流堤 ふ頭用地</p> <p>2-2 天満地区</p> <p>天満船だまり 航路</p> <p>2-3 第 1・第 2 岸壁地区</p> <p>高町船だまり 浮棧橋</p> <p>(既定計画)</p> <p>高町船だまり 浮棧橋 (既設)</p>

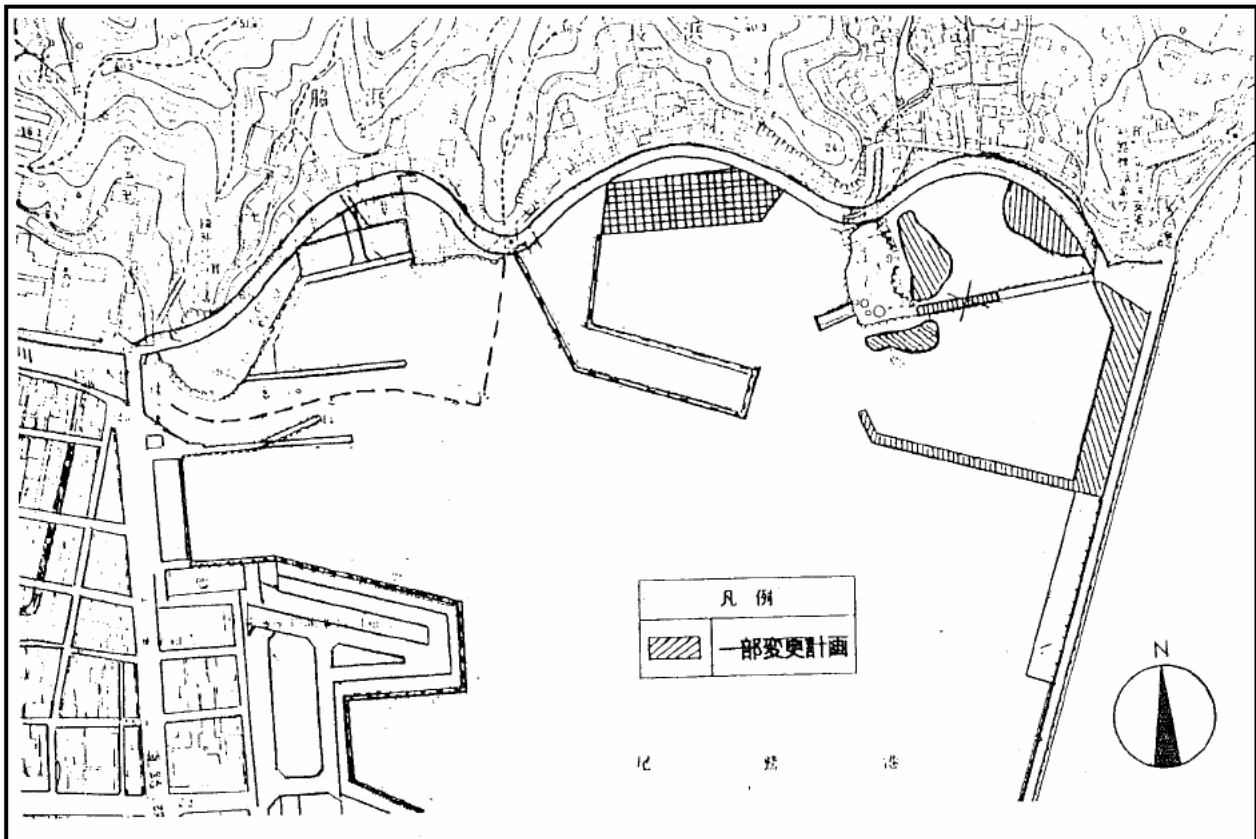
計画年月	計画名	計画内容
平成3年7月	改訂計画 (平成15年目標) 港湾審議会 第135回計画部会	<p>1. 公共ふ頭計画</p> <p>1-1 港町地区</p> <p>小型船対象 水深5.5m 岸壁延長70m 水深4.5m 岸壁延長35m ふ頭用地 1ha (荷捌施設用地)</p> <p>(既設) 小型船対象 水深4.5m 岸壁延長190m</p> <p>1-2 国市沖地区</p> <p>5,000D/W級 水深7.5m 岸壁1バース 延長130m 2,000D/W級 水深5.5m 岸壁2バース 延長200m ふ頭用地 3ha (荷捌施設用地)</p> <p>2. 旅客船ふ頭計画</p> <p>2-1 港町地区 (撤去)</p> <p>(既設) 小型船対象 水深2.0m 小型棧橋 1基 (公共)</p> <p>2-2 林町地区</p> <p>15,000G/T級 水深7.5m 岸壁1バース 延長220m (公共) 小型船対象 水深2.0m 小型棧橋 1基 (公共) ふ頭用地 1ha (旅客施設用地)</p> <p>(既設) 2,000D/W級 水深5.5m 岸壁1バース 延長90m (公共)</p> <p>3. 専用ふ頭計画</p> <p>3-1 国市沖地区</p> <p>2,000D/W級 水深6.0m 岸壁1バース 延長90m</p>

計画年月	計画名	計画内容
平成3年7月	改訂計画 (平成15年目標) 港湾審議会 第135回計画部会	<p>3-2 国市地区(撤去)</p> <p>(既設 2,000D/W級 水深6.0m 岸壁1バース 延長90m)</p> <p>4. 水域施設計画</p> <p>港町地区 水深5.5m 面積2ha 林町地区 水深7.5m 面積9ha</p> <p>5. 外郭施設計画</p> <p>国市沖地区 国市沖防波堤 延長400m 第二防波堤延長160m及び消波堤50m撤去</p> <p>6. 小型船だまり計画</p> <p>6-1 古里地区</p> <p>防波堤 延長85m 物揚場 水深2.0m 延長490m 船揚場 延長15m ふ頭用地 1ha</p> <p>(既設 小型船対象 水深3.0m 小型棧橋 2基)</p> <p>6-2 林町地区(施設の廃止)</p> <p>(既設 小型船対象 水深3.0m 小型棧橋 2基)</p> <p>6-3 天満地区(既定計画の削除)</p> <p>(既定計画 物揚場 水深2.0m 延長100m 泊地 水深2.0m 面積1ha 導流堤 延長160m ふ頭用地 1ha)</p>

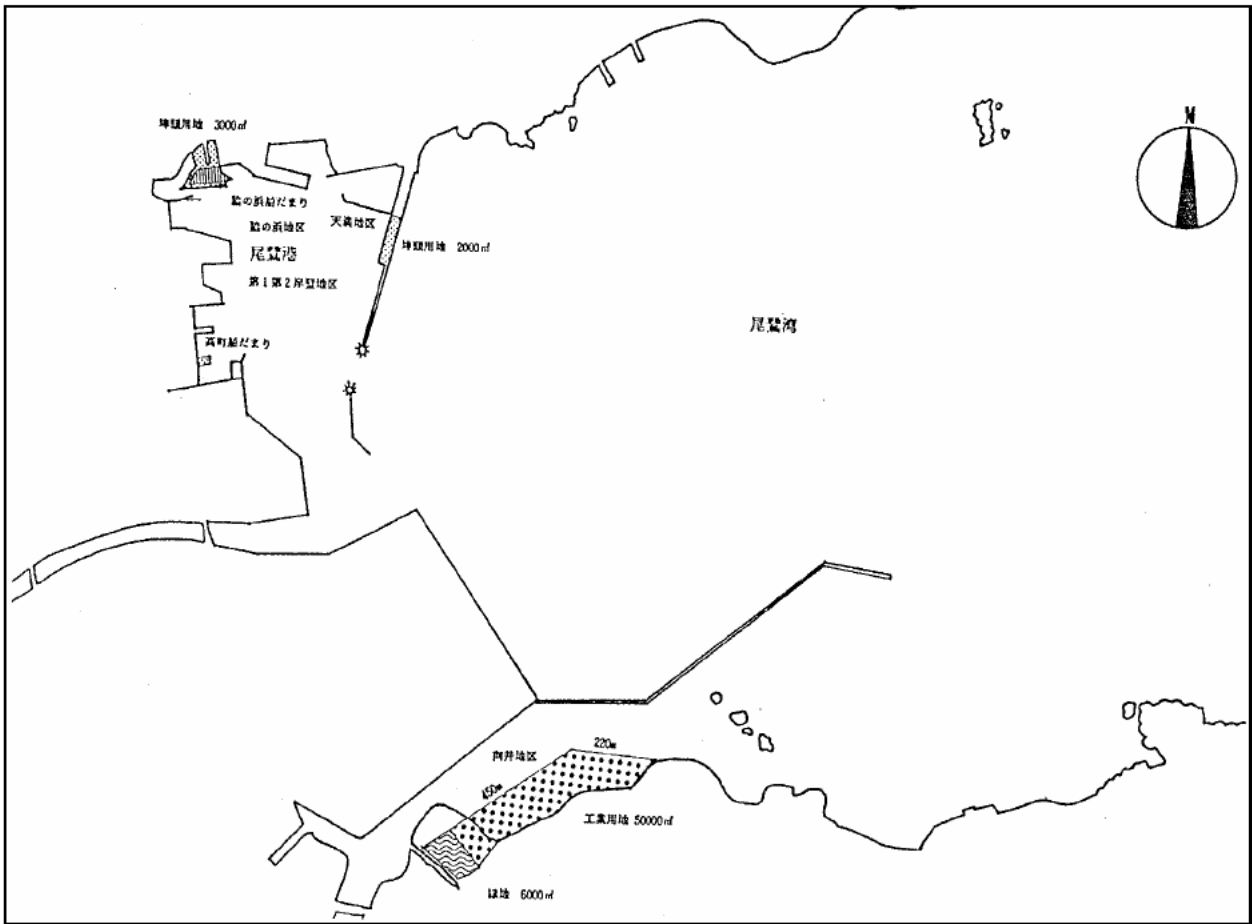
計画年月	計画名	計画内容
平成3年7月	改訂計画 (平成15年目標) 港湾審議会 第135回計画部会	<p>7. 臨港交通施設計画</p> <p>道路</p> <p>臨港道路国市沖線 起点 国市沖ふ頭 終点 国道311号 2車線</p> <p>8. 港湾環境整備施設計画</p> <p>林町地区 緑地 3ha</p> <p>国市沖地区 緑地 1ha</p> <p>(既定計画(削除))</p> <p>向井地区 緑地 1ha</p>



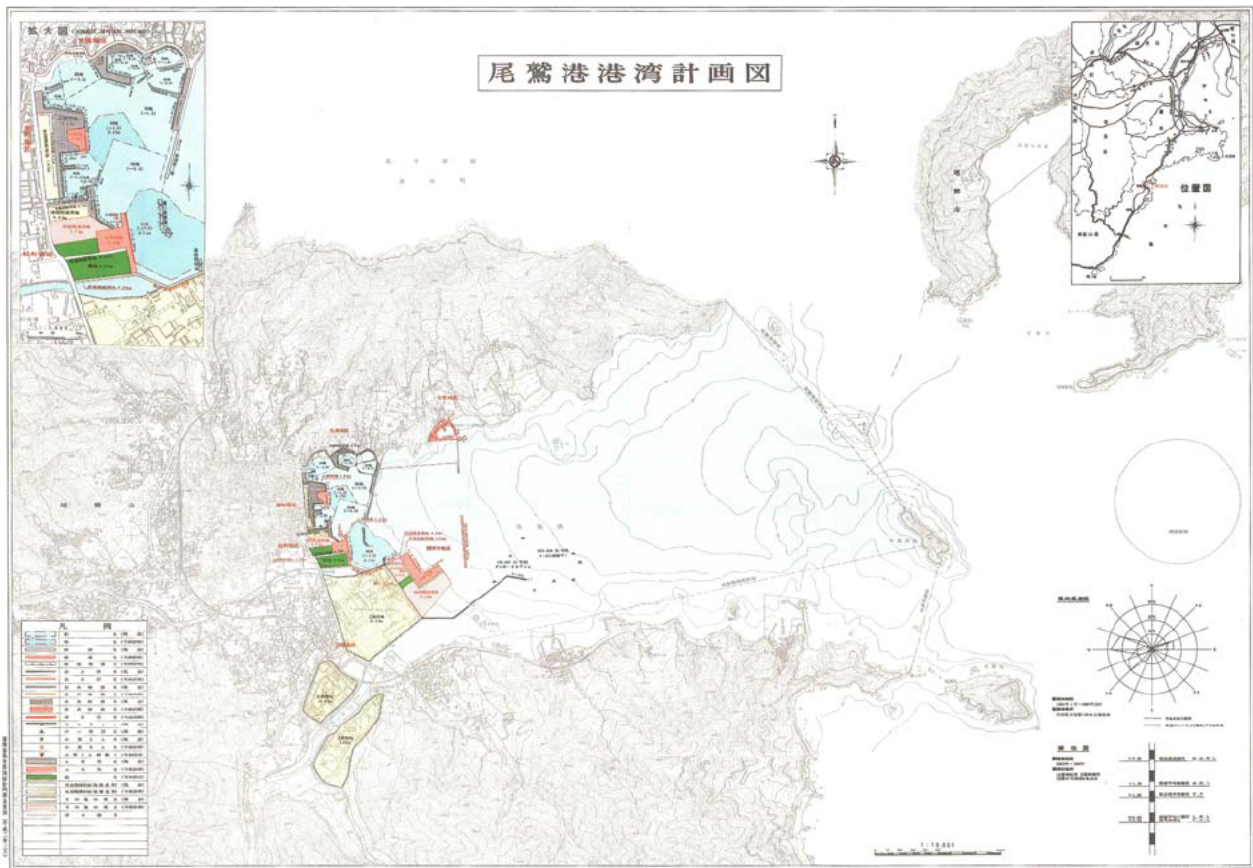
図V-5-1 港湾審議会第51回計画部会（新規）（昭和47年7月）



図V-5-2 一部変更（昭和49年6月）

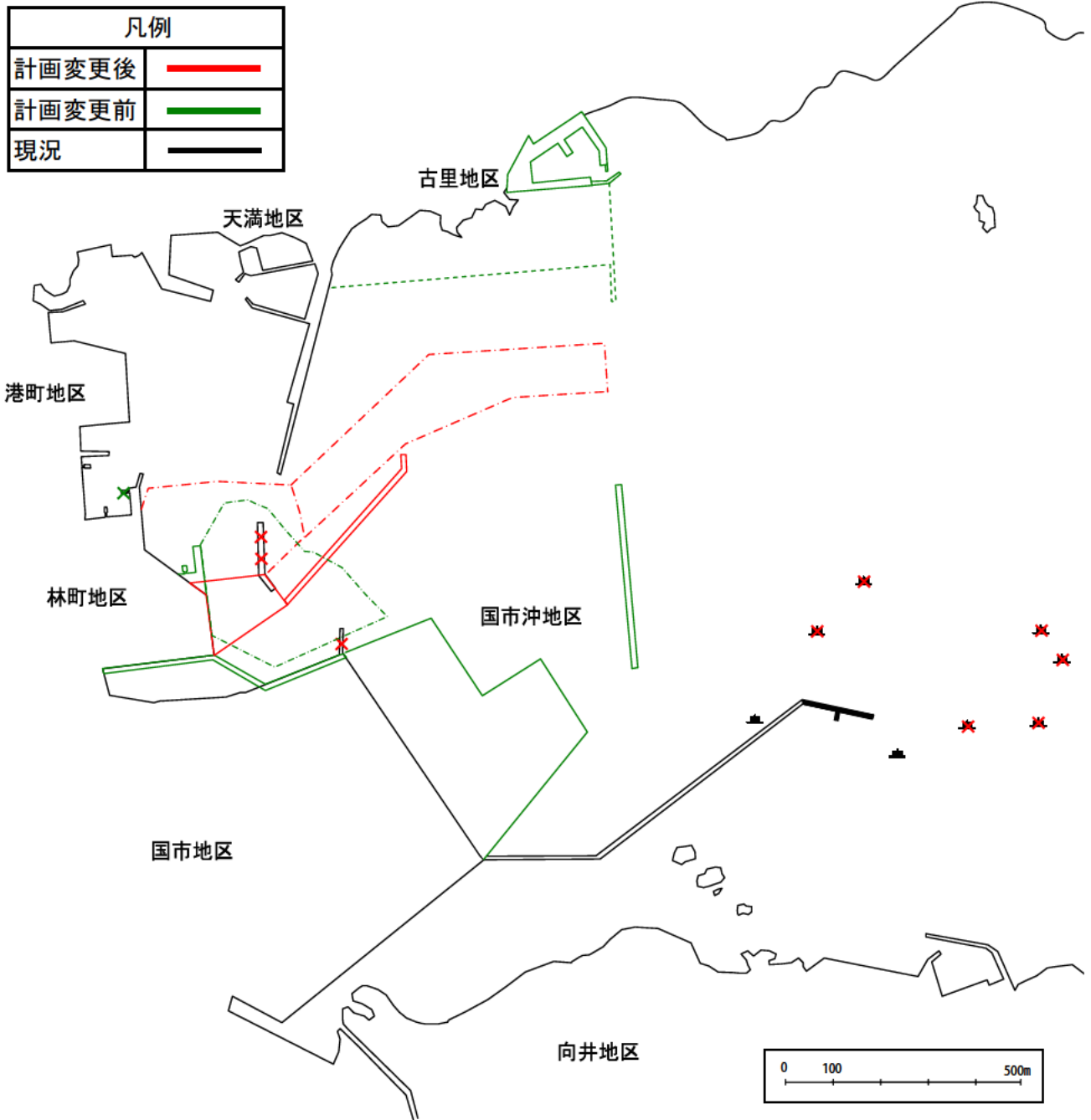


図V-5-3 港湾審議会第81回計画部会（改訂）（昭和53年3月）



図V-5-4 港湾審議会第135回計画部会（改訂）（平成3年7月）

6. 新旧法線対照図



7 . 三重県地方港湾審議会名簿

平成 19 年 5 月現在

分 野	氏 名	役 職 名
学 識 経 験 者	新井 洋一	日本大学理工学部総合科学研究所教授
	北川 利美	前三重県商工会議所連合会専務理事
	山田 猛敏	国立鳥羽商船高等専門学校校長
	東 恵子	東海大学開発工学部教授
	朴 恵淑	三重大学人文学部教授
	谷岡 経津子	四日市大学総合政策学部教授
	水尾 衣里	名城大学人間学部人間学科准教授
県 議 会	岩名 秀樹	三重県議会議長
	館 直人	三重県議会県土整備企業常任委員
港 湾 関 係 者	小林 長久	日本トランスシティ（株）代表取締役社長
	西村 康	三重海運（株）代表取締役社長
	岩城 健	三重県漁業協同組合連合会代表理事会長
関 係 行 政 機 関	岡崎 匠	財務省名古屋税関長
	谷山 將	国土交通省中部運輸局長
	金井 道夫	国土交通省中部地方整備局長
	松田 直久	津市長
	下村 猛	松阪市長
	伊藤 充久	尾鷲市長