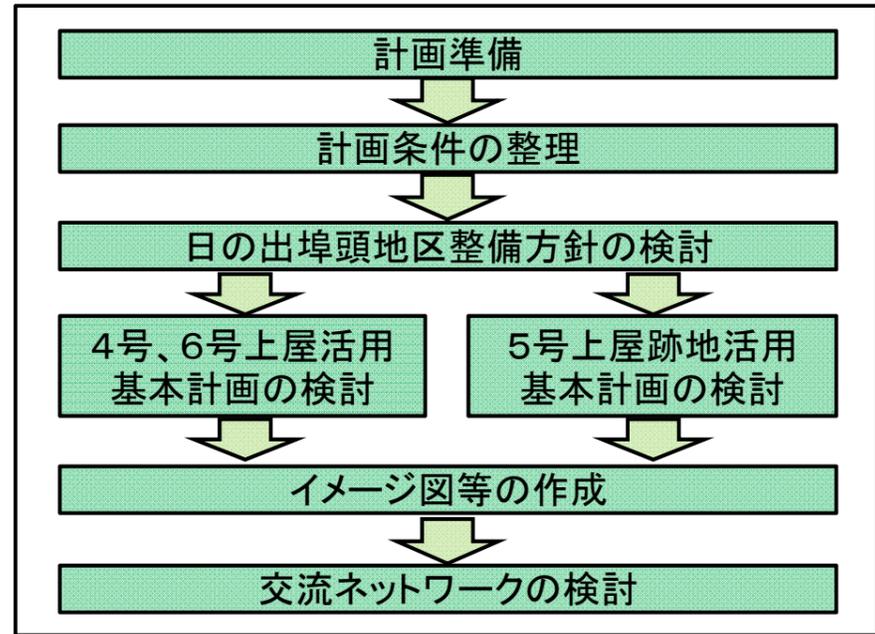


世界遺産「富士山」を望む美しい港清水港の観光を核とした地域活性化検討調査

○（調査の背景・目的）国際拠点港湾である清水港では、現在、港内の物流機能を再編・集約し、併せて交流機能の強化を図り、世界遺産「富士山」を望む美しい眺望を活かした日本の玄関口として相応しい、魅力あるみなとまちづくりを目指している。本業務は、物流機能と交流機能が混在する清水港の日の出地区において、物流機能（上屋）の一部移転を前提に、クルーズ振興を中心とした交流拠点化に向けた方針、施設整備手法、周辺地域との交流ネットワークの在り方について検討した。

（調査の手順）



調査成果

1. 日の出埠頭の交流拠点機能強化の検討、一部上屋撤去後に必要な交流機能とその配置の検討

①日の出埠頭地区のゾーニングと動線計画

日の出埠頭地区のゾーニングとして、4号、5号、6号上屋およびマリナーパーク周辺を賑わい・交流系の土地利用とし、現存する物流系機能との機能分担を整理し、交流動線と物流動線の緩やかな分離を図った。

② 6号上屋の客船ターミナルに必要な機能と規模の設定

清水港のクルーズ船の寄港時に必要なターミナル機能と規模の想定を行った。

機能	内容	規模
待合機能	・待合施設(待合ロビー、事務スペース、両替、観光案内、トイレ等) ・利便施設(売店、コンビニ等)	2,000㎡程度 ⇒6号上屋倉庫部分活用
交通結節機能	・駐車場(業務用駐車場、自家用車駐車場等) ・バス、タクシープール(バスプール、タクシープール、路線バスプール等)	自家用車200台、業務用35台 ※大型バスは臨時に、埠頭と背後の道路を利用
交流機能	・緑地、歓送迎イベント関連スペース等	4,000㎡程度 ⇒5号上屋撤去部分活用

2. 物流機能移転後の既存上屋改修及び撤去する上屋跡地における地域交流施設整備のPFIの検討

①基本計画案作成

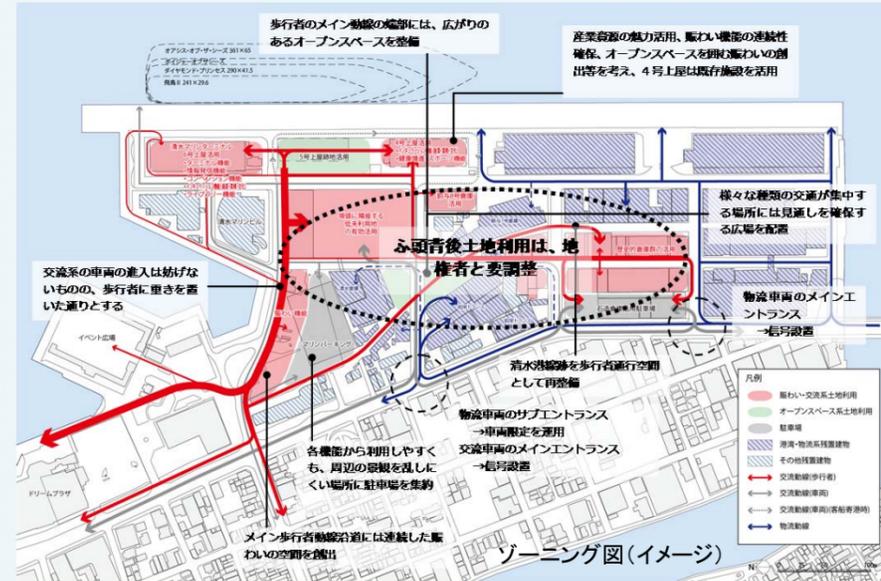
日の出埠頭の4号、6号上屋及び5号上屋跡地の基本計画案及び全体イメージを作成した。

②事業手法の検討

6号上屋の改修に関する事業手法の検討を行った。検討の結果、6号上屋は収益性が期待できる施設が少ないことから、PFI方式の成立可能性は低く、指定管理者制度を活用した従来方式、または定期借家方式において成立可能性がある。

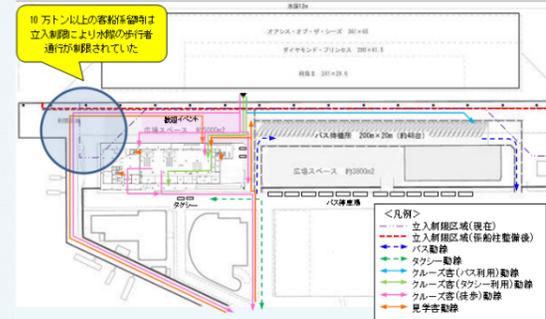


手法	概要	適用可能性
従来方式	資金調達、建設、運営に関わる全ての業務を公共が行う	ターミナル機能及びコンベンション機能を含めて指定管理委託する可能性はある
定期借家方式	民間が公共から建物を借家し、維持管理・運営を行う	貸付条件を調整し、民間に管理運営を託すことが可能である
DBO方式	資金調達を除き設計・建設・管理運営を民間へ一括して委ねる	利用者から安定的な収入を確保可能な公共施設がないため、事業手法として成立可能性が低い
PFI方式	民間が資金調達し、改修後、公共に所有権を移転し、維持管理及び運営を行う	



③大型客船寄港時の動線

大型客船寄港時の歩行者動線と交通動線の検討を行った。係船柱の前出し再整備が行われると、10万トン以上の大型客船着岸時の綱のりのための制限区域が狭まり、富士山の眺めの良い水際を歩行者動線として利用できるようになる。



3. 港内交流拠点のネットワークの検討、港内及び三保松原等のアクセス向上と必要施設の検討

清水港は駿河湾に位置し、広域の観光資源のネットワーク化や、清水港内や巴川による内陸へのアクセスなど水上ネットワークのポテンシャルの高い地である。新たな船着き場の整備や航路の拡充等の検討を行った。また、回遊性を高めるための多言語によるサイン等の設置の検討を行った。



基盤整備の見込み・方向性

今回の検討により、想定される最大級のクルーズ客船の接岸、おもてなしのための空間の確保が可能となっただけでなく、市民が安全にみなとに触れ合える空間の形成が可能となった。今後、これらの基盤整備に係る官民の関係者と調整を行いながら、順次、事業化に向けて準備を進める。

上屋の物流機能移転は、中部横断自動車道の開通時期（平成29年度）を目標として実施され、その後基盤整備を進める予定である。

今後の課題

今後、クルーズ船の増加は見込まれるものの、クルーズ船の寄港しない期間にいかにより日常的な賑わいを形成していくかが大きな課題となる。このため、6号、4号上屋の利用転換後の導入機能、5号上屋跡地に整備を想定する緑地の利用について、誰が、何に使うか等、今後具体的な利用をイメージした事業化を段階的に進める必要がある。さらに、これらのみなとの日常的な賑わいを清水都心部に波及させる方策についても具体的な方策について取り組む必要がある。

世界遺産「富士山」を望む美しい港清水港の観光を核とした地域活性化検討調査			
調査主体	静岡県		
対象地域	静岡県静岡市清水区	対象となる 基盤整備分野	港湾

1. 調査の背景と目的

国際拠点港湾である清水港では、現在、港内の物流機能を再編・集約し、併せて交流機能の強化を図り、世界遺産「富士山」を望む美しい眺望を活かした日本の玄関口として相応しい魅力あるウォーターフロントづくりを目指している。

本業務は、物流機能と交流機能が混在する清水港の「日の出地区」において、物流機能（上屋）の一部移転を前提に、クルーズ振興を中心とした交流拠点化に向けた方針、施設整備手法、周辺地域との交流ネットワークの在り方について検討した。



図-1 清水港と日の出地区位置図

2. 調査内容

(1) 調査の概要と手順

調査の概要と手順は以下のとおりである。

① 計画条件の整理

対象地区の検討において整理すべき計画条件や関連整備の状況等を整理する。

- ①-1 日の出地区の位置づけ
- ①-2 日の出地区を含む清水都心ウォーターフロント地区の特徴
- ①-3 清水港に関する市民意向調査結果
- ①-4 関連整備の状況

②日の出頭の交流拠点機能強化及び上屋撤去後に必要な交流機能とその配置の検討
日の出埠頭地区全体のゾーニングと動線計画の検討に加え、4、6号上屋の活用及び5号上屋跡地利用における整備コンセプトや導入機能、ターゲット設定について検討する。

- ②-1 ゾーニング
- ②-2 動線計画
- ②-3 クルーズ客船寄港時に必要なターミナル機能
- ②-4 4号、6号上屋活用の整備コンセプト、ターゲット設定、導入機能
- ②-5 5号上屋跡地の整備方針

③物流機能移転後の既存上屋改修及び撤去する上屋跡地における地域交流施設整備のPFIの検討

各上屋及び跡地の整備基本計画として、防潮堤整備、動線計画、全体イメージを検討する。さらに、基本計画案に基づき物流機能移転後の既存上屋改修及び撤去する上屋跡地におけるPFIを含む民間活用手法の導入について検討する。

- ③-1 防潮堤の整備方針
- ③-2 旅客船寄港時の動線計画
- ③-3 基本計画案と全体イメージ図作成
- ③-4 事業手法の検討

④港内交流拠点のネットワーク検討、港内及び三保松原等アクセス向上と必要施設の検討
清水港内及び周辺の観光資源とのネットワーク化について検討する。

(2) 調査結果

①計画条件の整理

①-1 日の出地区の位置づけ

清水港の日の出地区は、既存の4号、5号、6号上屋の物流機能を袖師地区に移転することにより、上屋の機能転換を図り、みなとの見学や集客ゾーンを創設する。そのため、旅客船やフェリーターミナルの拡充、専用化を進め、江尻地区と日の出地区を合わせた清水都心ウォーターフロント地区全体として、交流・観光施設拡充を図り、観光客の集客・誘致に取り組んでいくこととしている。

そこで、4号、6号上屋及び耐震上取り壊しとなる5号上屋跡地の交流ゾーンとしての活用の検討が求められている。



図-2 清水港日の出・江尻地区のにぎわい拠点形成

①-2 日の出地区を含む清水都心ウォーターフロント地区の特徴

清水港は、世界遺産登録された富士山の美しい眺望を有する港であり、日の出地区は客船バスや船溜り、マリーナ等、多様性のある水辺空間を有している。客船市場が拡大し、インバウンド観光客が増加する中、「みなと」と「まち」が近接し、周辺に港町の豊富な歴史的資源が多く、大型客船の着岸が可能な水深-12m岸壁を有することなどから、今後ますます客船の寄港数増加が期待されている。

一方で、公共空間の魅力不足や、施設や地区間のつながりが不十分、案内の不足などといった弱みが挙げられる。日の出地区については、物流空間としての印象が強く、日常的に利用されるような活動の喚起が必要である。

これらの強みや機会を活かし、弱みを補完するような整備が求められている。

①-3 清水港に関する市民意向

静岡市在住の市民対し、インターネットを利用し清水港周辺の利用実態及びイメージに関するアンケート調査を行った（回答数 300 名）。以下のような結果が得られた。

- ・現在の日の出地区の魅力は「富士山の美しい眺望」が最も多く、ついで「物販、飲食施設」となった。
- ・導入機能に関する要望は、「物販や飲食施設の充実」が多いものの、「のんびり過ごす広場や散歩時の休憩施設」、「海釣り公園、水族館、図書館などの文化施設」なども比較的多い回答となっており、週末などに出かける場所としてのイメージだけでなく、日常的に利用する場所の希望も見られる。賑わいと憩いの両面から施設整備を進めることが有効であることが分かる。
- ・清水港の各施設の印象について、「河岸の市」や「エスパルス・ドリームプラザ」といった物販・飲食施設は肯定的な印象が高いものの、それ以外の「遊歩道」や「マリナーパーク」、「船溜まり」といった公共的な空間の印象が低いことが分かった。要因としては「地区間のつながりが不十分」であること、「歩行者空間としての案内（サイン）の不足」による歓迎性、ホスピタリティの低さが考えられる。
- ・地域の人に改めてみなとに関心を持ってもらうために、核となる施設の連携を意識し、空間整備の機会をうまく活用して弱みを強みに転換していくことが求められる。

<p>Strength 強み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・富士山の美しい眺望（日本三大美港、世界文化遺産登録） ・港及び港周辺の場の力（三保半島、日本平、久能山東照宮など） ・多様性のある水辺空間（客船バース、船溜まり、岸壁、マリナー等） ・「みなと」と「まち」の近接性・一体性 ・活発な港湾・産業活動 ・景観形成の継続的な取組経緯（みなと色彩計画・景観計画等） ・再開発・リノベーションが可能な低未利用地の存在 ・ドリームプラザや河岸の市など核となる施設が既に存在 ・港（湊）町としての市民意識が高い ・熱心な客船誘致活動、客船に対する市民の関心の高さ ・港町の豊富な歴史的資源（テルファー、線路跡、倉庫群、街並み等） ・ちびまる子ちゃん 等 	<p>Weakness 弱み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共空間の魅力不足 ・海の玄関口としての顔の不足 ・大型クルーズ船の接岸時に既設フェリー乗り場の移動が必要となる ・SOLAS フェンスによる人の流れの分断 ・快適な交流空間、施設が不足 →日の出ふ頭周辺は、物流からの転換が途上 ・賑わい施設の多様性に欠ける ・朝や夜が閑散としている ・駅、江尻、日の出等、地区間のつながりが不十分 ・歩行者空間としての案内（サイン）の不足 ・目的地として選択されるための PR の不足等
<p>Opportunity 機会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・客船市場の拡大（世界・アジア） ・インバウンド観光客の増加（日本） ・中部横断自動車道開通（平成 29 年度開通）や圏央道など道路ネットワークの充実 ・東京五輪等のイベント ・交流空間の形成・整備に当たり、津波防災事業や物流機能転換事業等と一体で進められる可能性 ・「地方創生」等の施策の活用 ・WF 空間での新たなニーズ（健康、文化等の活動）の芽生え 等 	<p>Threat 脅威</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地震津波災害の切迫性（無堤区間の存在） ・地域経済の停滞感（産業変化や臨海部敢進傾向等） ・人口減少に伴う利用者の減少 ・他の WF 観光エリアとの競争 ・他のクルーズ寄港地との競争

図-3 清水都心ウォーターフロント地区の特徴

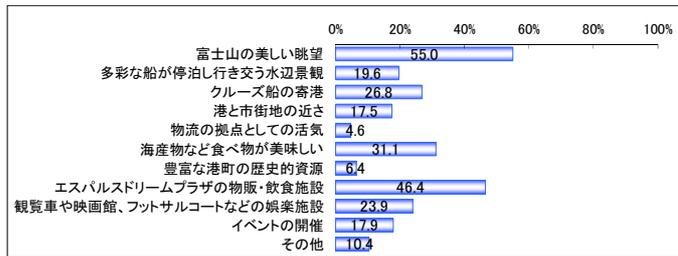


図-4 日の出地区の魅力

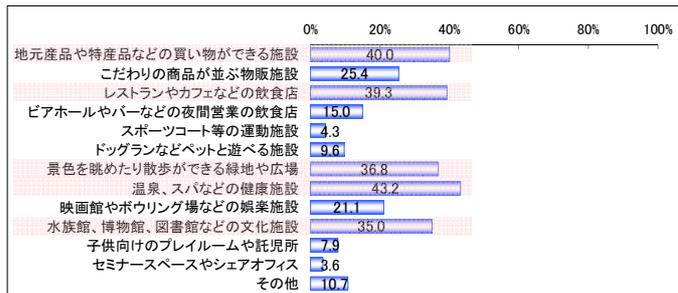


図-5 日の出地区に希望する施設



図-6 清水港の各施設の印象

①-4 関連整備の状況

ア. 係船柱の改良

清水港では、クルーズ船の接岸時は、係船柱による係留方法によりクルーズ船の規模ごとに、接岸位置等を変えて対応している。清水港では、20万トン級の最大規模のクルーズ船の着岸が可能であるが、現在、10万トン級の中規模以上のクルーズ船が着岸する場合、岸壁側の係船柱ではなく、陸側の係船柱を利用しているため、埠頭内において綱とりのための制限区域が大きくなり、交通動線、歩行者動線に支障をきたす形となっている。この点を改善するため、現在、国が係船柱の再整備の検討を行っており、この課題については解消する見込みである。

イ. 防潮堤整備

清水港では、東海地震の発生が逼迫する中、江尻・日の出埠頭周辺地区では、津波防護施設が整備されていなかったことから、平成26年6月、地元住民や港内企業の代表者、学識経験者、行政（静岡県、静岡市）で構成された委員会を設立し、平成27年12月に津波防護施設（防潮堤）の位置と整備イメージが決定された（レベル1津波に対し、天端高T.P.+4mの胸壁）。

日の出地区の津波防護施設（防潮堤）の設定のポイントは、ゾーンごとに背後施設と港湾の利用状況、避難ルートなどを鑑み、防護ラインの位置を変化させたことである。また、道路からの港の眺望（視認性）や利用者への圧迫感の軽減を考慮し、既存施設や緑地を活用し、広場の築山やビルを取り込むような形で一体的に整備することとした。

4号、5号上屋跡地、6号の上屋部分については、今回の検討と併せて具体的な位置と構造を決定することとしており、上記の設定のポイントを踏まえ防潮堤の検討を行った。

②日の出埠頭の交流拠点機能強化及び上屋撤去後に必要な交流機能とその配置の検討

②-1 ゾーニング

上記の前提条件を元に、日の出埠頭地区のゾーニングとしては、4号、5号、6号上屋及びマリナーパーク周辺を中心に以下のように設定する。

ア. 6号上屋

クルーズ客やまち側からの利用客のターミナル機能を中心とする交流拠点ゾーン

イ. 5号上屋跡地

歩行者のメイン動線の端部として、富士山の眺望等を生かした清水港の強みを最大限生かした広がりのあるオープンスペースを整備することを検討するゾーン

ウ. 4号上屋

5号上屋跡地のオープンスペースを6号上屋等と一体的に囲む賑わい創出を想定し、既存施設の活用による産業資源の魅力活用や賑わい機能の連続性確保を検討するゾーン

エ. マリナーパーク周辺

沿道は交流系の車両の進入は妨げないものの、歩行者に重きを置いた通りとし、背後には各機能から利用しやすくも、周辺の景観を乱しにくい場所に駐車場を集約するゾーン

②-2 動線計画

動線計画として、歩行者と車両の交流動線、物流動線の整理を以下のように設定する。

ア. 交流動線（歩行者）

船溜まり付近や、ふ頭周辺、清水港線跡地等の日の出埠頭の景観的、自然的魅力の強い場所についてはできる限り、歩行者系の交流動線とすることが考えられる。

イ. 交流動線（車両）

原則として、歩行者としないよう動線は切り分けつつ、客船寄港時等の限定的な場合には効率的に車両を裁くことのできる範囲で動線を一部歩行者系の動線やふ頭の岸壁付近まで進入を可能とすることも考えられる。

ウ. 物流動線

現役港として現存する物流動線は歩行者系の動線とは錯綜しないように配慮しつつ、各倉庫へのアクセス性を損なわないよう配慮した上で、それぞれの動線を確保する

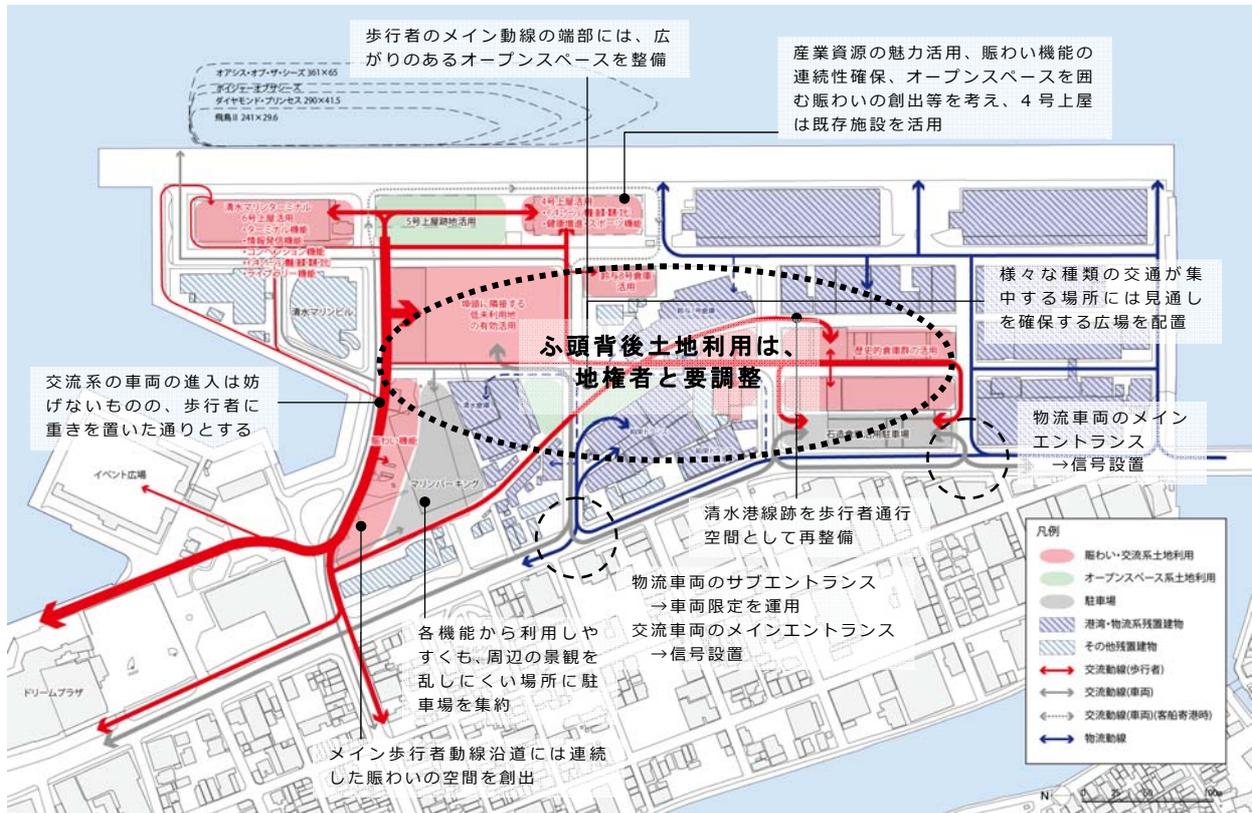


図-7 日の出埠頭エリアのゾーニングと動線（イメージ）

②-3 クルーズ客船寄港時に必要なターミナル機能

清水港のクルーズ船の寄港時に必要なターミナル機能と規模について、事例に基づき想定を行った。なお、清水港は、地理的にファーストポートの役割が無い寄港地港型のため、チェックインやC I Q関連の施設は不要となる。また、現在の清水港は、他港と比較して、岸壁の規模が充実しており大型船寄港数の増加が期待されるが、待合ロビーが狭く、バスプール等の交通施設や広場等が不足しているため、これらの充実が求められる。

表-1 日の出埠頭のターミナル機能の必要施設と規模

機能	内容	規模
待合機能	<ul style="list-style-type: none"> 待合施設（待合ロビー、事務スペース、両替、観光案内、トイレ等） 利便施設（売店、コンビニ等） 	2,000 m ² 程度 ⇒6号上屋倉庫部分活用
交通結節機能	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場（業務用駐車場、自家用車駐車場等） バス、タクシープール（バスプール、タクシープール、路線バスプール等） 	自家用車 200台 業務用 35台 ※大型バスは臨時に、埠頭と背後の道路を利用
交流機能	<ul style="list-style-type: none"> 緑地、歓送迎イベント関連スペース等 	4,000 m ² 程度 ⇒5号上屋撤去部分活用

②-4 4号、6号上屋活用の整備コンセプト、ターゲット設定、導入機能

前述のSWOT分析を踏まえ、4号、6号上屋活用の整備コンセプト、ターゲット設定、導入機能を以下のように設定する。

ア. 整備コンセプト

清水港において近年、積極的に取り組んでいる客船誘致活動の実績による強みや、世界的な動向としてのクルーズ人口の増加、社会潮流としての異業種間のコラボレーションの増加、港が元来備えている場の特性を顕在化することで、清水港の持つ強みと機会を最大限に活かすことが求められている。そこで、積極攻勢戦略を展開するための基本的な考え方となるコンセプトは、「ヒト・モノ・コトの出会いの場づくり」とする。

また、清水港を取り巻く弱みを改善し、様々な機会によるチャンスを的確に捉えるため、課題解決型のストーリーを描きつつ、港単独ではなく、まちへの波及効果も見据え、賑わいの創出や快適な交流空間の実現等の成果を上げていくことが求められている。そこで、弱点補完戦略を展開するための基本的な考え方となるコンセプトは、「まちを活性化する港づかい」とする。

●積極攻勢戦略を展開するためのコンセプト（基本的な考え方）

ヒト・モノ・コトの出会いの場づくり

→富士山や港等の日の出の伸びやかな雰囲気を活かしながら、客船寄港や近傍の民間の開発、中心市街地のまちづくりと連動したみなとまちづくり

●弱点補完戦略を展開するためのコンセプト（基本的な考え方）

まちを活性化する港づかい

→まち側との交通アクセス性の向上を図りつつ、海からの玄関口にふさわしい風格と賑わいを備えた交流空間の整備

イ. ターゲット設定

今後新たに取り込むべきターゲットとして、世界やアジアのクルーズ動向や、客船寄港増加に向けた誘致活動等の継続的取組みといった強みや機会を最大限に活かすことで、相応の効果が発揮できると考えられる、「外国人クルーズ客」を想定する。また、新東名高速道路・圏央道・中部横断自動車道開通による広域の道路ネットワークの充実や、富士山の世界遺産登録の影響による周辺観光資源への来訪者増加、旅行者やリポーターによる口コミや、雑誌やSNS等多様なメディアによる観光地としてのイメージ定着による来訪機会の増加により、一定数の確保が見込まれる「国内観光客」も重視する必要がある。

さらに、清水地区のほとんど商圈は清水港周辺のみであり、交流空間の形成・整備や道路ネットワークの充実による空間整備の恩恵を大きく受けるのは、地域内で日中過ごす市民、従業者になる。クルーズ寄港時以外に日常的な賑わいを創出するために、安定した客層として「地域の子育て層・高齢者層、ビジネス層」にどれだけ訴求力のある場とするかも重要である。

●積極攻勢戦略を最大限に活かすターゲット層：「クルーズ客」

●来訪機会の増加により一定数の確保が見込まれるターゲット層：「観光客」

●弱点補完戦略を活かすターゲット層：「地域の子育て層・高齢者層、ビジネス層」

ウ. 導入機能

様々なターゲット層に訴求するためにも、様々な出会いの場所となる機能を導入し、日常的に利用されることが重要となる。そのためにも、施設を作って終わりではなく、整備後も積極的に場所を創り上げていく熱意のある人材による商業活動や文化的活動、就業者の日常利用が期待できる機能とする必要がある。これまでの清水港が培ってきた産業や技術の紹介や継承、さらには、新たな価値の発信を促し、周辺施設や機能との差別化や連携を図りながら、清水港ならではの風土や特色を感じることができる場所の一つとなることが期待される。

前提となる客船ターミナル以外の4号、6号上屋の機能について、設定のポイントとして以下のことが考えられる。

- 日常利用の喚起
- 周辺機能との差別化・連携
- 静岡都市圏の潜在的可能性の発掘
- 異業種間のコラボレーションの活発化促進
- 清水港が培ってきた産業・技術の蓄積
- 観光のホンモノ志向化

エ. 事業スキーム

「みなと」単独で終わることなく、「まち」への展開性・発展性を見越して、事業スキームを考えることが重要であり、これまでに示した2つの戦略とコンセプトを踏まえ、ターゲットイングと機能をバランスさせるために、今後の事業のスキームを検討していく必要がある。

事業スキームとしては、「地域の起業志向者を段階的に取り込み、チャレンジの場を与え、育て（刺激し合い）、まちに放つ」という流れを想定する。事業スキームのひとつとして、以下のようなことが考えられる。

【事業スキームのアイデア】

- ・プロデューサーを任命し、事業者選定や施設運営の指揮権を付与
- ・地域のやる気のある起業家（飲食、物販、ビジネス何でもOK）を公募し、MIXして配置
- ・経営セミナー等の定期開催等を通じて、起業家を育成
- ・家賃補助はスライド制を導入し、一定期間ののちには、市内で独立することが条件
- ・上記の取り組みの最初は、客船入港時に臨時的に5号上屋跡地等で実験的に開始し、様子を見て4号上屋の活用に発展

②-5 5号上屋跡地の整備方針

日の出埠頭地区の整備方針・導入機能の検討、および上屋活用の方針、防潮堤の整備方針等を踏まえ、5号上屋跡地の整備方針を以下の通り整理する。

ア. 富士山や海への眺望確保

海越しに富士山を望む景観は、やはり他の港にはない清水港における最大の魅力である。埠頭エリアの整備においてもこの海への眺望、富士山への眺望を最大限活かした計画とすることが前提となる。

イ. エントランス機能

客船ターミナルとして機能する6号上屋周辺は、客船利用者にとっての陸のエントランスとなる。このエリアは客船来航時には来訪者のみならず周辺住民など多くの人々が集まることができ、おもてなしのイベントなどの開催が可能な場所とする。

ウ. 4号、6号上屋の前庭としての広場機能

客船来航時以外にも、日常的には4号上屋や6号上屋の前庭として、一体的な活用が可能な場所とする必要があると主に、4号上屋と6号上屋をつなぐ場所として空間的な一体感を創出する。

エ. ドリプラ、石蔵などへの接続、回遊性の向上

ドリームプラザ周辺、ふ頭エリア、今後活用が期待される石蔵倉庫周辺エリアは現状では動線的なつながりが弱く、一体的な賑わいの創出はなされていない。今後の防潮堤の整備によってさらに分断されることが危惧されるが、防潮堤整備や周辺整備との調整によって足並みをそろえ、埠頭エリアからドリームプラザ周辺、あるいは石蔵倉庫群への動線を創出することによって全体の回遊性を高める必要がある。

オ. 防潮堤との調整によるトータルデザイン

動線の創出のみならず、素材や形状なども含めふ頭エリアと防潮堤は互いに調整を行いながらトータルに検討し、一体的な景観を創出する。

③ 物流機能移転後の既存上屋改修及び撤去する上屋跡地における地域交流施設整備のPFIの検討

③-1 防潮堤の整備方針

防潮堤の位置等の設定については、既存の基本理念や整備の考え方を踏まえつつ、検討を行った。上屋周辺の防潮堤位置については、上屋の取り壊しを前提にするのであれば、建築と防潮堤の一体整備の可能性があるものの、6号、4号は改修を前提に検討するため、建築構造体とは別に防潮堤を整備することとし検討を行った。5号上屋は撤去し跡地に防潮堤を整備することとし検討を行った。その結果、総合的な評価から、防潮堤の位置は、道路側に設置することとする。なお、4号上屋周辺の防潮堤については、建物と道路の間のスペースがあることから、築山緑化、段階上の型式、植栽一体型等の構造を検討する。5号上屋撤去後の跡地の防潮堤は、緑地整備と合わせ、6号上屋周辺の防潮堤と4号上屋周辺の防潮堤をつなぎ、緑地に取り込むようなかたちで、防潮堤の存在感を軽減する構造を検討する。



図-8 防潮堤位置想定図

③-2 客船寄港時の動線計画

国が検討を行っている係船柱の前出し再整備が行われると、10万トン以上のクルーズ船が着岸する場合の網とりのための制限区域が狭まり、クルーズ船寄港時に富士山の眺めの良い埠頭北側の水際を歩行者動線として利用することができるようになる想定である。

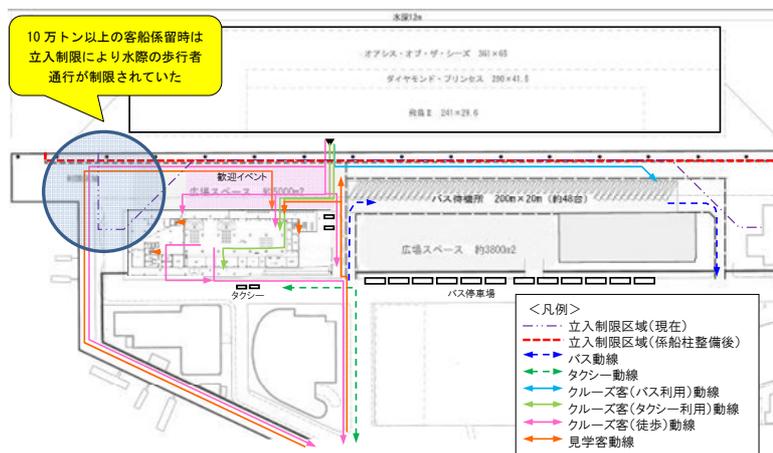


図-9 客船寄港時の動線計画

大型のクルーズ船寄港時は、大型バスが埠頭に入りきらないことが考えられるが、その場合、運用により背後道路からバス等を誘導することとする。日の出埠頭背後の道路において、路側帯を活用した場合、80台程度の駐車が可能である。

③-3 基本計画案と全体イメージ図の作成

日の出埠頭の4号、6号上屋改修及び5号上屋跡地緑地整備の基本計画案を作成し、これに基づき全体イメージ図を作成した。

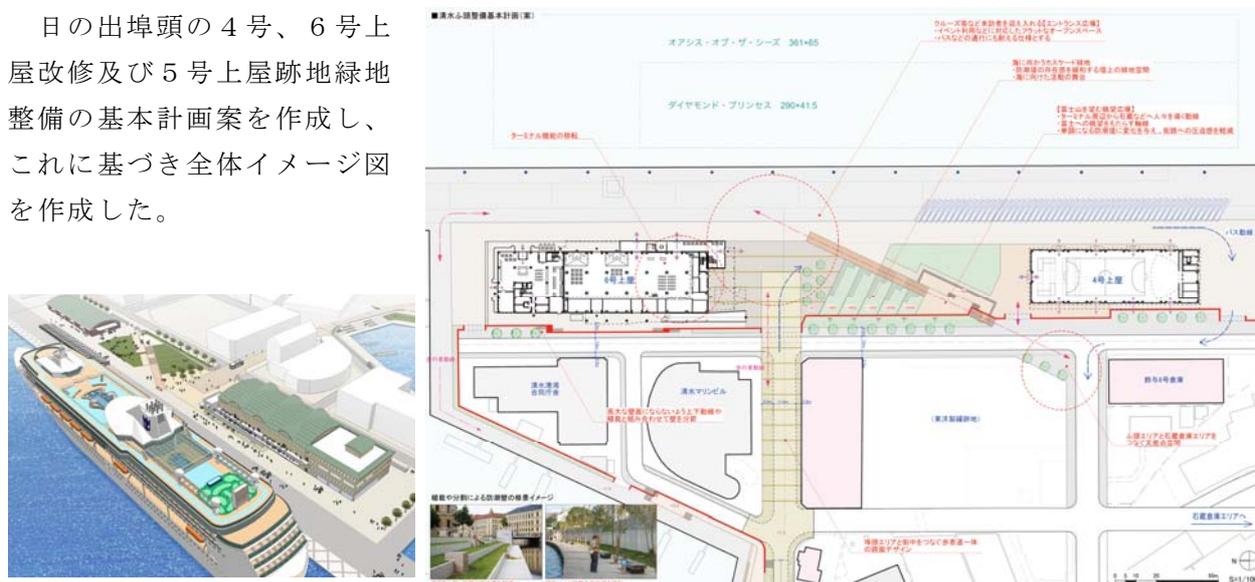


図-10 客船から見た埠頭エリアの全景イメージ図（左）と基本計画案（右）

③-4 事業手法の検討

6号上屋の改修に関する事業手法の検討を行った。検討の結果、6号上屋は収益性が期待できる施設が少ないことから、PFI方式の成立可能性は低く、指定管理者制度を活用した従来方式、または定期借家方式において成立可能性が考えられる。

ただし、定期借家方式の場合でも、初期設備投資の公共と民間の分担において行政負担割合が高くなるため、行政主体となって運営することがふさわしい。

表-2 事業手法の検討

事業手法	従来方式	定期借家方式	DBO方式	PFI方式		
				RO	RTO	ROT
資金調達	公共	公共/民間 (改修費の負担に因る)	公共	民間	民間	民間
改修主体	公共	公共/民間 (改修費の負担に因る)	民間	民間	民間	民間
土地所有者	公共	公共	公共	公共	公共	公共
建物所有者	公共	公共	公共	公共	公共	民間
運営主体	公共/民間 (指定管理制度)	民間	民間	民間	民間	民間
民間の創意工夫の発揮	指定管理の委託方法によっては創意工夫が期待できる	貸付の条件によっては創意工夫が期待できる	設計～管理運営までトータルに創意工夫が発揮でき、工期短縮も見込まれる			
財政負担軽減効果	仕様発注、単年度契約が基本となるためコスト削減の効果は限定的となる	管理運営段階のコストは民間負担となり、コスト削減が期待できる	設計～管理運営まで性能発注によるコスト削減が期待できる	設計～管理運営まで性能発注によるコスト削減が期待できる。民間金利は公共金利より割高となる		
適用可能性	ターミナル機能及びコンベンション機能を含めて指定管理委託する可能性はある	貸付条件(改修、初期設備投資、賃料等)を調整し、民間に管理運営を託す可能性がある。	利用者から安定的な収入を確保可能な公共施設がないため、成立可能性が低い。			
	○	△		×		

④港内交流拠点のネットワーク検討、港内及び三保松原等のアクセス向上と必要施設の検討

ア. 水上ネットワークの検討

清水港は湾形状にあり、水上交通のポテンシャルは高く、巴川による内陸へのアクセスの可能性も有しているが、現状ではそれらが十分に活かされていない。

現状の水上バスや湾内遊覧等の活性化に加え、プレジャーボートによる海上タクシー等の運行やビジターバスとしての浮き栈橋の設置や既存の浮き栈橋の活用等により、港内のプレジャーボート活動の活性化とアクセスに活用することが考えられる。



図-11 水上バス航路イメージ

イ. 広域ネットワークの検討

清水港には、三保半島、折戸湾等の中域レベルの回遊に加えて、静岡中心市街地、更には富士山（富士宮口）を視野に入れた広域に観光資源が分布している。より清水港の魅力を高めるとともに、清水港の賑わいを形成するため、これらの観光資源をネットワークする、交流ネットワークの形成を検討した。

ウ. 多言語サイン等の検討

清水港は、都心部に近接しており、クルーズ客が都心部に散策に出ることも確認されているものの、各施設へのサイン等が不十分であるとの指摘を多い。このため、徒歩等で都心へアクセスするクルーズ客等への利便性を高める多言語によるサイン等の充実を図るとともに、公共交通機関などとの接続の強化を行う。

3. 基盤整備の見込み・方向性

今回の検討により、想定される最大級のクルーズ客船の接岸、おもてなしのための空間の確保が可能となっただけでなく、市民が安全にみなと触れ合える空間の形成が可能となった。今後、これらの基盤整備に係る官民の関係者と調整を行いながら、順次、事業化に向けて準備を進める。

上屋の物流機能移転は、中部横断自動車道の開通時期(平成 29 年度)を目標として実施され、その後基盤整備を進める予定である。

4. 今後の課題

今後、クルーズ船の増加は見込まれるものの、クルーズ船の寄港しない期間にいかにより日常的な賑わいを形成していくかが大きな課題となる。このため、4号、6号上屋の利用転換後の導入機能、5号上屋跡地に整備を想定する緑地の利用について、誰が、何に使うか等、今後具体的な利用をイメージした事業化を段階的に進める必要がある。さらに、これらのみなとの日常的な賑わいを清水都心部に波及させる方策についても具体的に取り組む必要がある。