

2.2.3 交流・生活・環境 - Spark《活気》-

2.2.3.1 旅客船埠頭計画

(1) 大型外航クルーズ船と必要岸壁・水域規模

- ・主要な大型外航クルーズ船のクラス別最大船型は次表のとおりである。
- ・20万GT級はオアシス・オブ・ザ・シーズで、日本未寄港である。
- ・近年、全国の港湾で誘致ターゲットとなっているボイジャー・オブ・ザ・シーズは約14万GTである。
- ・これらの入港に必要な岸壁規模は、「港湾の施設の技術上の基準・同解説」における旅客船船長のバース長(岸壁延長)比率と泊地の余裕水深より、以下の式で算出した。
 必要岸壁延長 = 船長 × 1.2 必要岸壁水深 = 満載喫水 × 1.1
- ・回頭水域の直径は、サイドスラスタやタグによる支援を前提に船長の1.5倍とする(ボイジャー・オブ・ザ・シーズの博多港出港時は船長の約1.2倍で操船)
 必要回頭水域直径 = 船長 × 1.5

主要な大型クルーズ船の諸元と必要岸壁・水域規模

クラス区分	隻数 (隻)	クラス最大船型					必要岸壁諸元		回頭 水域 直径 (m)
		総トン数 (GT)	全長 (m)	型幅 (m)	満載 喫水 (m)	定員 (人)	延長 (m)	水深 (m)	
20万GT級	1	225,282	362.0	47.0	9.1	6,360	440	11	543
15万GT級	2	155,873	345.0	41.0	10.3	4,228	420	12	518
12万~14万GT級	4	137,936	333.0	48.0	8.8	3,959	400	10	500
10万~11万GT級	4	116,017	290.0	42.0	8.5	3,800	350	10	435
5万~7.5万GT級	4	75,166	264.0	32.2	8.0	2,646	320	9	396
2万~3万GT級	3	26,594	183.0	25.0	6.6	680	220	8	275

資料：数字でみる港湾 2011/2012より作成

注：最大船型の各諸元は、当該クラスの最大のものであり、同一船の数値ではない。

旅客船の標準船型における船長のバース長比率

種類	対象船舶 (DW,GT)	水深 (m)	バース長 (m)	船長 Loa (m)	型幅 B (m)	吃水 d (m)	バース長/ 船長
	5,000	5.5	150	115	18.6	5.0	1.30
	10,000	7.5	180	146	21.8	6.4	1.23
	20,000	9.0	220	186	25.7	7.8	1.18
	30,000	9.0	260	214	28.2	7.8	1.21
	50,000	9.0	310	255	32.3	7.8	1.22
	70,000	9.0	340	286	32.3	8.1	1.19
	100,000	9.0	370	324	32.3	8.1	1.14

出典：「港湾の施設の技術上の基準・同解説」

全国港湾の旅客船バース整備状況

水深	バース数	バース延長 (m)	平均延長 (m)	最大船型 (GT)
-7.5	12	2,802	234	25,000
-8	1	240	240	16,000
-9	8	2,477	310	70,000
-10	17	4,747	279	115,000
-11	3	770	257	30,000
-12	5	1,802	360	100,000

出典：国土交通省港湾計画課調べ

(港湾計画上で旅客船埠頭計画に位置づけられている水深7.5m以深の旅客船ターミナルについて記載)

資料：数字でみる港湾 2012

(2) 対応施設とクルーズ船型の検討

① 清水港

- ・清水港を駿河湾港における外内航クルーズ船受入の拠点港と位置づけ、日の出地区において現クルーズ船対応岸壁(日の出4・5号)を旅客船専用岸壁とする。
- ・当該岸壁は水深12m、延長480mであり、岸壁としては20万GT級のクルーズ船まで受入可能である。
- ・しかし、下図に示すとおり岸壁前面で回頭可能な船型は、過去に入港実績のある5~7.5万GT級(飛鳥Ⅱ等)までである。
- ・7.5万GT超のクルーズ船の場合、回頭するためには、岸壁中央から約800m程度の引き出しが必要となり、周辺施設やその他入出港船への影響等を考慮した安全性の検証が必要となる。
- ・清水港では、このような入出港操船の安全性の検証を前提に、世界の大型クルーズ船のほとんどを受け入れる。
- ・大型クルーズ船の受入にあたっては、安全かつ確実に係留するため、適切な規格の付帯設備(防舷材や係船柱等)を整備する。

■ 清水港の対応クルーズ船型

- ・7.5万GT以下 ⇒ 現行どおり受け入れ
- ・7.5万GT超 ⇒ 入出港の安全性検証を前提に受け入れ



※計画実現のためには、船舶航行安全対策調査検討を要する

清水港におけるクルーズ船対応埠頭と回頭水域

2.2.3 交流・生活・環境 - Spark《活気》-

2.2.3.1 旅客船埠頭計画

② 田子の浦港

- ・田子の浦港では、2万3千GTの「ふじ丸」の入港実績がある。
- ・2～3万GT級のクルーズ船の入港に対しては、貨物利用との調整により入港が可能な場合、所要の岸壁水深と延長が確保できる富士1号や、パルプ船の大型化に対応するために増深する富士5・6号（水深12m）で対応する。
- ・2～3万GT級以上のクルーズ船は、船長に対する航路の所要幅員が確保されず、入出港操船の安全性確保の課題が残るため、対象外とする。

■ 田子の浦港の対応船型

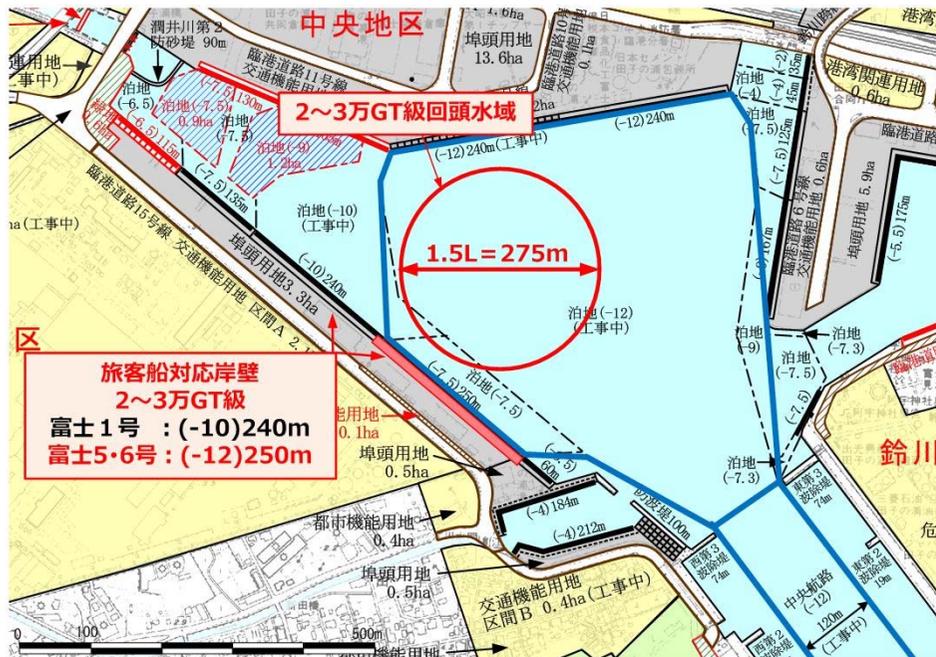
- ・2～3万GT級 ⇒ 貨物利用、SOLASとの調整を前提に、現行どおり受け入れ

③ 御前崎港

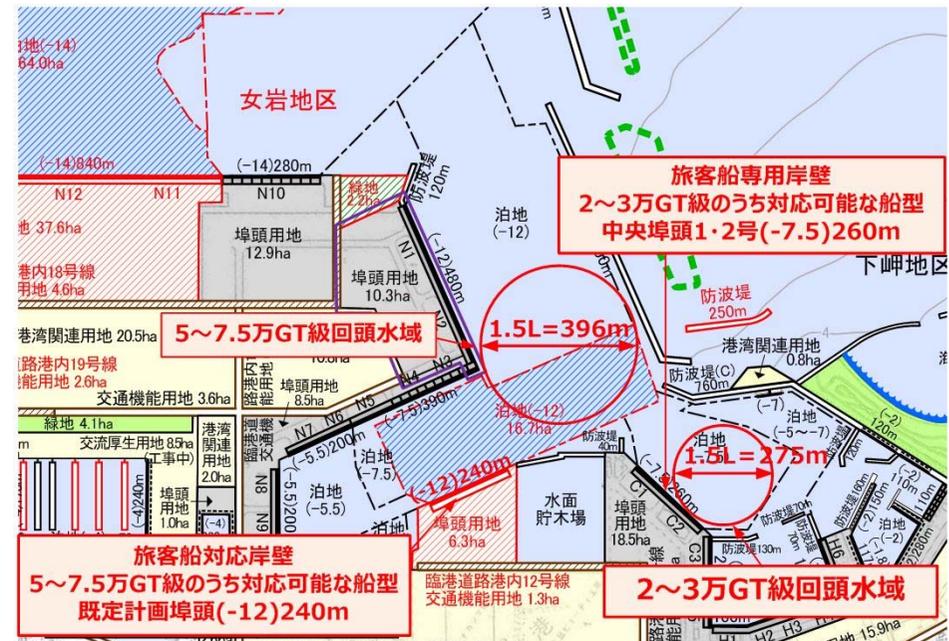
- ・長期的に交流拠点空間に利用転換する中央埠頭1・2号を旅客船専用岸壁とする。
- ・2～3万GT級の入港に対しては、当該クラスの船舶のうち水深7.5m岸壁に入港可能なものについて（ふじ丸等）当該岸壁で受け入れる。
- ・5～7.5万GT級については、将来の交流拠点となる中央埠頭に近い既定計画岸壁（水深12m）西埠頭1・2号岸壁（水深12m）を利用するものとし、貨物利用やSOLASとの調整により入港が可能な場合に受け入れる。

■ 御前崎港の対応船型

- ・2～3万GT級 ⇒ 岸壁水深に対応可能な船舶を受け入れ
- ・5～7.5万GT以上 ⇒ 岸壁利用、SOLASとの調整を前提に受け入れ



田子の浦港におけるクルーズ船対応埠頭と回頭水域



御前崎港におけるクルーズ船対応埠頭と回頭水域

(3) 旅客船埠頭計画

- ・駿河湾港における旅客船埠頭計画を以下のとおり設定する。
- ・清水港日の出4・5号岸壁を、駿河湾港における大型旅客船埠頭と位置づけ、入出港操船の安全性を検証しつつ、世界に就航するすべてのクルーズ船（世界最大クルーズ船「オアシス・オブ・ザ・シーズ」約23万GT,必要岸壁水深11m、マスト高65m）の誘致を目指すものとする。
- ・田子の浦港及び御前崎港は、船社や地元の要請に応じて、貨物利用やSOLASとの調整を前提に、安全性が確保出来る船舶について受け入れていくものとする。
- ・また、御前崎港については、御前崎地区における交流拠点の展開の中で、中央埠頭1・2号岸壁（水深7.5m）の旅客船専用化を図り、2～3万GT級までのクルーズ船を受け入れていくものとする。

駿河湾港におけるクルーズ船対応埠頭計画

旅客船の船型	清水港	田子の浦港	御前崎港
7.5～15、20万GT級	日の出4・5号岸壁【既設】 水深12m 480m ※入出港操船の安全性を要検証		
5～7.5万GT級	日の出4・5号岸壁【既設】 水深12m 480m		既定計画公共岸壁【計画】 水深12m 240m 西埠頭1・2号岸壁【既設】 水深12m 510m (耐震改良) ※貨物利用、SOLASとの調整を前提
2～3万GT級		富士1号岸壁【既設】 水深10m 240m 富士5・6号岸壁【計画】 水深12m 250m (増深・耐震改良) ※貨物利用、SOLASとの調整を前提	中央埠頭1・2号岸壁【既設】 水深7.5m×260m

条件のない利用

貨物利用、SOLASとの調整、安全性の検証等の条件付き利用

アジアの国際クルーズターミナル整備・計画事例



欧州の国際クルーズターミナルの整備事例



2.2.3.2 湾内海上ネットワーク整備計画

(1) 駿河湾海上旅客ネットワークの現状

- ・駿河湾に就航しているフェリー、旅客船及び遊覧船は下表のとおりである。
- ・フェリー航路は、清水港～土肥港間で運航されており、旅客船の航路は、沼津港～戸田港～土肥港、沼津港～大瀬～三津で運航されている。
- ・港内移動の旅客船は、清水港で江尻～日の出～塚間～貝島間と日の出～三保間で運航されている。
- ・そのほか遊覧船として、堂ヶ島マリンクルーズ、石廊崎周遊、下田港内周遊が運航されている。



清水港の湾内旅客船の現状ルート

船種	航路	就航船						
		船名	総トン数 (GT)	船長 (m)	型幅 (m)	満載喫水 (m)	定員 (人)	速力 (ノット)
フェリー	清水港～土肥港	富士	1,554	83.0	14.0	3.81	522	18.5
旅客船・ 遊覧船	沼津港～戸田港～土肥港	ホワイトマリンⅡ	19	24.0	5.2	1.75	150	22.0
	沼津港～大瀬～三津 内浦湾周遊	ちどり	122	26.0	6.5	1.30	200	12.0
		第1伊豆丸	13				99	18.0
		第2伊豆丸	13				80	18.0
	堂ヶ島マリンクルーズ	シーロマン他7隻	9～10				46～50	8.0
		グレイスⅡ	14				43	20.0
		どうがしまⅡ	10				46	8.0
	石廊崎周遊	豆州丸	17				90	14.0
		マリンバード	14				85	15.0
下田港内周遊	サスケハナ	127	35.0	6.4	1.60	240	12.0	
清水港バイクルーズ	ハイブロムナード	193	28.2	9.0	1.80	343	10.9	
清水港水上バス	ケーエス	15				81	10.0	
	フェルケル	18				89	9.8	

駿河湾のフェリー・旅客船の就航船舶



駿河湾のフェリー・旅客船航路の現状

(2) 駿河湾海上旅客ネットワークの将来計画

①東西方向のネットワークの拡充

- ・駿河湾東西間のネットワークを強化するため、清水港～田子の浦港～土肥港にフェリー航路を、清水港～松崎港に旅客船航路を、大井川港～松崎港、御前崎港～下田港にフェリー及び旅客船航路を開設する。
- ・御前崎港及び大井川港は、富士山静岡空港と伊豆半島地域へのアクセス向上のため、車両輸送が可能なフェリーと高速輸送が可能な旅客船を導入する。

②沿岸方向のネットワークの拡充

- ・駿河湾東岸南部へのネットワークを強化するため、土肥港～松崎港に旅客船航路を開設する。
- ・これにより、既存航路と合わせて、清水港や田子の浦港、沼津港から松崎港までの沿岸方向の海上ネットワークを構築する。

- ・新規投資を抑制するため、新規航路の就航船型等は、既存施設で対応可能なものとするを前提に、施設整備の区分を次表のとおりとする。

③ソフト対策(案)

- ・伊豆地域自治体、関係団体による誘致組織の確立
- ・交流人口の誘致コンテンツの開発、周遊ルートの構築
- ・県以西及び航空航路就航県への誘致活動の実施
- ・船社との協議
- ・船社への助成措置 等

駿河湾フェリー・旅客航路の将来計画航路

区分		駿河湾西岸			駿河湾奥			駿河湾東岸			南伊豆
		御前崎港	大井川港	清水港	田子の浦港	沼津港	三津	大瀬	戸田港	土肥港	松崎港
フェリー (人+旅客)	東西 連絡 航路	既存			←					→	
	新規		④		←					→	
旅客船 (人)	沿岸 連絡 航路	既存				←				→	
		新規							②	←	→
	東西 連絡 航路	新規			③	←				→	
			④		←					→	
			⑤		←					→	

駿河湾海上ネットワークの将来計画



※実現に向けて需要予測やF/S等の検討を行い、航路の選択、具体的施設計画等を実施

施設整備の区分

		駿河湾西岸			駿河湾奥	
		御前崎港	大井川港	清水港	田子の浦港	沼津港
フェリー施設	既存					
	新規					
旅客船	既存					
	新規					
		駿河湾東岸			南伊豆	
		戸田港	土肥港	松崎港	下田港	
フェリー施設	既存					
	新規					
旅客船	既存					
	新規					

(3) 就航船型と必要施設諸元の検討

① 就航船型の考え方

- ・新規航路の船型は、既存航路が運航されている港湾において新たな施設整備が発生しないことを前提とする。
- ・このため、新規航路の港湾に就航している既存航路の最大船型を採用する。
- ・ただし、フェリー航路①、④、⑤については、就航港湾に既存航路がないことから、いずれの港湾においても新たな施設の確保が必要となる。
- ・このため、需要に応じた船型の設定が可能であるが、静岡空港からのインバウンド需要が明確でないこと、既存の清水～土肥航路との分担となることから、これと同船型を想定する。
- ・旅客船航路②については土肥港が接続港となるため、沼津～戸田～土肥航路の船型とする。
- ・③については清水港の既存就航船の船型とし、④についても松崎港での対応から同船型とする。
- ・④については、下田港の既存就航船の船型とする。

② 必要係留施設の諸元

- ・前項の想定船型より、係留施設の必要水深を満載喫水の1.1倍、必要延長を1.2倍とする。
- ・航路別の必要係留施設の諸元は下表のとおりとなる。
- ・松崎港は、大きい諸元を採用する。

■ フェリー係留施設の必要諸元

- ・延長：83.0m×1.2=99.6m≒100m
- ・水深：3.81m×1.1=4.19m≒4.5m
- フェリー乗降施設（船首尾係船岸部分）
- ・延長：30m 幅：18m（浮体式で設置する場合の清水港既存施設）

■ 旅客船係留施設の必要諸元

- 【航路②】
- ・延長：26.0m×1.2=31.2m≒35m 水深：1.3m×1.1=1.43m≒1.5m
- 【航路③④】
- ・延長：28.2m×1.2=33.8m≒35m 水深：1.8m×1.1=1.98m≒2.0m
- 【航路⑤】
- ・延長：35.0m×1.2=42.0m≒45m 水深：1.6m×1.1=1.76m≒2.0m

新規航路の就航船型の想定

船種	計画航路	想定船型				輸送能力	
		総トン数 (GT)	船長 (m)	型幅 (m)	満載喫水 (m)	旅客 (人)	車両 (台)
フェリー	①清水港～田子の浦港～土肥港 ④大井川港～松崎港 ⑤御前崎港～下田港	1,554	83.0	14.0	3.81	522	大型バス13+乗用車5 (または乗用車54)

船種	計画航路	想定船型				輸送能力
		総トン数 (GT)	船長 (m)	型幅 (m)	満載喫水 (m)	旅客 (人)
旅客船	②土肥港～松崎港	122	26.0	6.5	1.3	200
	③清水港～松崎港	193	28.2	9.0	1.8	343
	④大井川港～松崎港					
	⑤御前崎港～下田港	127	35.0	6.4	1.6	240

フェリー・旅客船対応施設の必要諸元の設定

船種	新規確保港湾	必要係留施設諸元		備考
		水深 (m)	延長 (m)	
フェリー	田子の浦港 御前崎港 大井川港 松崎港 下田港	4.5	100	既設岸壁を利用する場合 浮体式可動橋付乗降施設を設置
旅客船	松崎港	1.5	35	
	大井川港 松崎港	2.0	35	松崎港は当施設諸元で確保
	御前崎港 下田港	2.0	45	

(4) 港湾別のフェリー・旅客船埠頭計画

①御前崎港

- ・フェリー：中央埠頭2号岸壁をフェリー岸壁に転換する。
既設延長130mの中で、係留施設100mを確保し、浮体式可動橋付乗降施設30mを設置する。
- ・旅客船：東埠頭5号岸壁を旅客船岸壁に転換する。

②大井川港

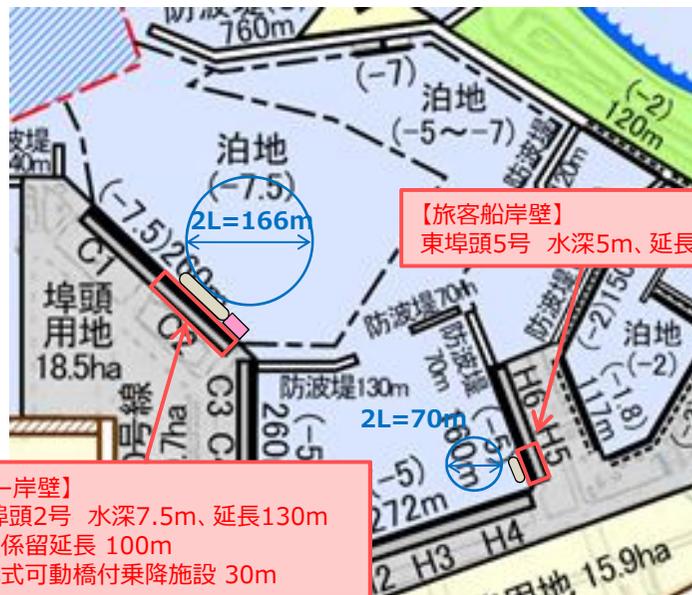
- ・フェリー：前浜3号岸壁及び耐震岸壁で対応する。
- ・旅客船：耐震岸壁で対応する。
- ・前浜3号岸壁80m+耐震岸壁80m=180mのうち、フェリーで130mを使用する。残り50mで旅客船バース45mを確保する。

御前崎港 フェリー・旅客船係留施設計画

船種	必要諸元		対応施設諸元			備考
	水深 (m)	延長 (m)	施設名	水深 (m)	延長 (m)	
フェリー	4.5	130	中央埠頭2号	7.5	130	岸壁長100+乗降施設30
旅客船	2.0	45	東埠頭5号	5.0	45	既設長80m

大井川港 フェリー・旅客船係留施設計画

船種	必要諸元		対応施設諸元			備考
	水深 (m)	延長 (m)	施設名	水深 (m)	延長 (m)	
フェリー	4.5	130	前浜3号 耐震岸壁	5.5	130	岸壁長100+乗降施設30 既設長90m+90m=180m
旅客船	2.0	45	耐震岸壁	5.5	45	既設長90m-40m=50m



(4) 港湾別のフェリー・旅客船埠頭計画

③ 田子の浦港

- ・フェリー：富士4号岸壁で対応する。(かつての土肥フェリー発着場)
既設延長115mの中で、係留施設100mを確保し、浮体式可動橋付乗降施設30mを設置する。
平成14年3月まで就航していた土肥フェリーを復活させ、人流の活性化を目指す。

④ 松崎港

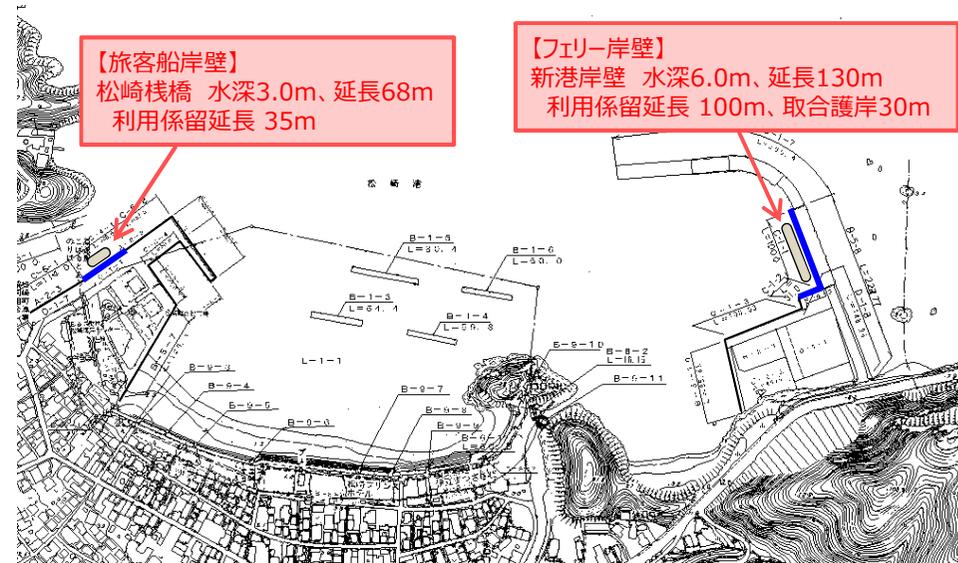
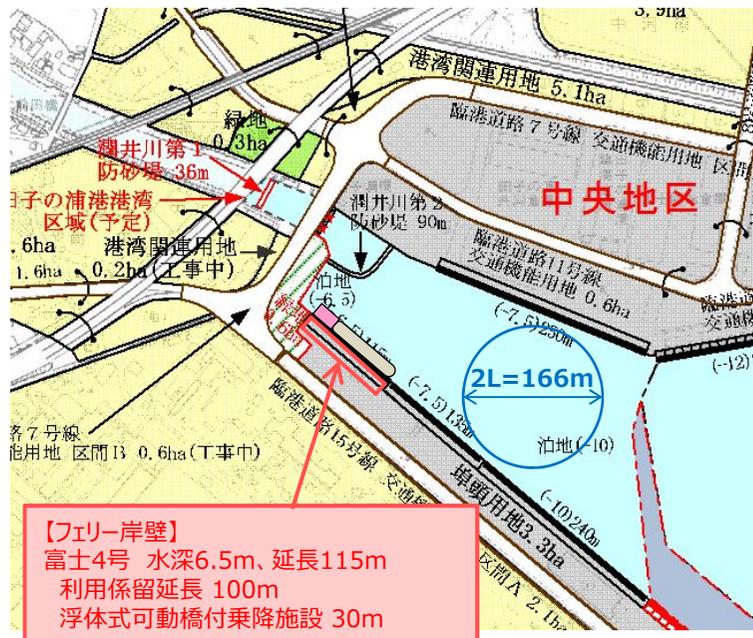
- ・フェリー：新港岸壁(耐震岸壁)で対応する。
※船首尾係船岸は護岸30mで対応
- ・旅客船：かつて就航していた高速船(こぼるとあろー)の発着場所である松崎棧橋で対応する。
※「沼津～土肥～堂ヶ島～松崎」高速船航路：H15年8月末廃止

田子の浦港 フェリー係留施設計画

船種	必要諸元		対応施設諸元			備考
	水深(m)	延長(m)	施設名	水深(m)	延長(m)	
フェリー	4.5	130	富士4号	6.5	115	岸壁長100+乗降施設30

松崎港 フェリー・旅客船係留施設計画

船種	必要諸元		対応施設諸元			備考
	水深(m)	延長(m)	施設名	水深(m)	延長(m)	
フェリー	4.5	130	新港岸壁	6.0	130	岸壁長100+乗降施設30
旅客船	2.0	35	松崎棧橋	3.0	35	既設長68m



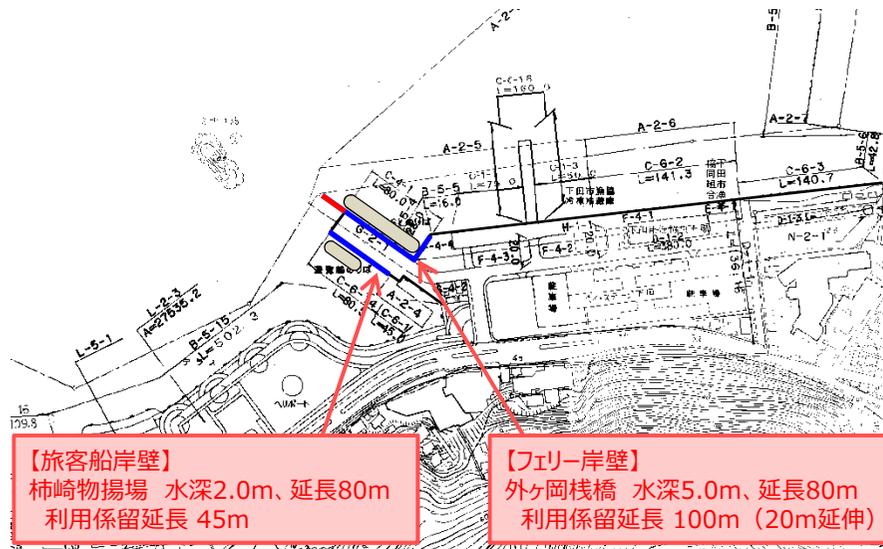
(4) 港湾別のフェリー・旅客船埠頭計画

⑤ 下田港

- ・フェリー：外ヶ岡栈橋（延長80m）を20m延伸し係留延長100mに対応 ※船首尾係船岸は護岸28mで対応
- ・旅客船：柿崎物揚場で対応する。
- ・フェリー及び旅客船の発着場所は、下田市漁協魚市場に近接したエリアに設置し、観光・交流機能を拡充する。

下田港 フェリー・旅客船係留施設計画

船種	必要諸元		対応施設諸元			備考
	水深 (m)	延長 (m)	施設名	水深 (m)	延長 (m)	
フェリー	4.5	130	外ヶ岡栈橋	5.0	130	岸壁長100+乗降施設30 既設長80m+20m(延伸)
旅客船	2.0	45	柿崎物揚場	2.0	45	既設長80m



⑥ 清水港日の出地区

- ・フェリー：日の出5号岸壁（移動式乗降施設により大型旅客船と併用）
- ・旅客船：日の出2号物揚場で対応する。
水深3.5m、延長252m（港内クルーズ船、水上バスと併用）

⑦ 清水港江尻地区

- ・水上バス：小型栈橋20m（既定計画どおり）



清水港日の出地区 フェリー・旅客船係留施設計画



清水港江尻地区 水上バス係留施設計画

2.2.3.3 にぎわい拠点整備計画

(1) 清水港日の出・江尻地区

■日の出地区

- ・日の出地区は、段階的に物流機能を袖師地区へ移転し、クルーズターミナルを核とした交流拠点としての利用を推進する。
- ・日の出埠頭は外内航クルーズ船及びフェリーの専用埠頭としてターミナル機能を拡充し、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す。
- ・上屋は、物販・飲食、イベント等のにぎわい施設へ必要に応じて転用し、そのほかは撤去後に防災機能を兼ねた展望広場を整備し、憩いの空間へ転換する。
- ・埠頭背後の港湾関連用地は、撤退した工場や倉庫跡地等から順次利用転換を進め、「世界遺産 富士山」をコンセプトとしたにぎわい街区の形成を図る。

■江尻地区

- ・奥部において、江尻ウォーターフロントへのエントランス空間を整備し、清水駅から歩行者デッキを延伸する。
- ・現水産市場のエリアは、水辺を意識した物販・飲食施設等を導入し、水際線をプロムナード化する。
- ・清水港線跡遊歩道を延伸し、日の出地区と江尻地区の回遊性、一体性を強化する。
- ・状況に応じて、まちづくりを促進できる土地利用への変更を検討する。

展望広場の整備 (4・5号上屋解体)

倉庫や工場跡地を活用した賑わい街区

6号上屋の活用 賑わい施設等

水上バス 湾内クルーズ

外内航クルーズ 西伊豆フェリー

清水港線跡 遊歩道

清水港マリニビル

清水マリニターミナル

ベイクルーズ・水上バス乗り場

清水マリニパーク イベント広場

エスパルス・ドリーム・プラザ

清水マリニパーク マリーナ

水辺を意識した物販・飲食施設等 水際線のプロムナード化

水際を意識した物販・飲食施設等 水際線のプロムナード化

展望広場の整備 (4・5号上屋解体)

倉庫や工場跡地を活用した賑わい街区

6号上屋の活用 賑わい施設等

水上バス乗り場の移動 ビジターバス

エントランス空間の整備

歩行者デッキの延伸

清水駅

清水港線跡遊歩道の連続性確保

江尻地区

清水港線跡遊歩道の連続性確保

水辺を意識した物販・飲食施設等 水際線のプロムナード化

跡地利用のイメージ

クルーズ船寄港時のにぎわい

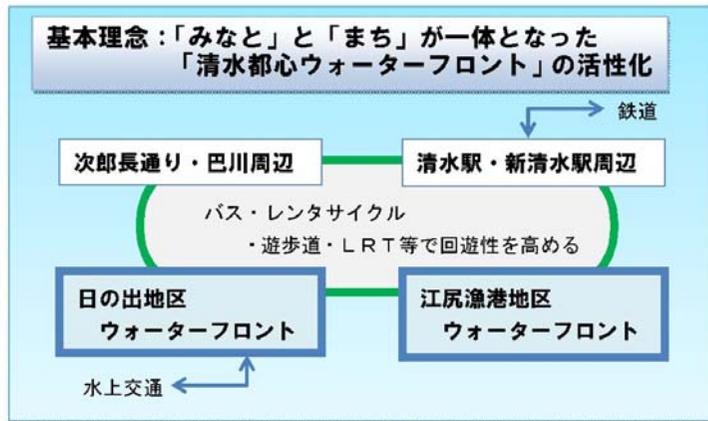
国際クルーズターミナルのイメージ

ウォーターフロントのプロムナード化のイメージ

ベイクルーズ・水上バス乗り場のイメージ

【参考資料】 ◇◆ 「H24清水都心ウォーターフロント活性化プラン」 静岡市 ◇◇

- ・静岡市では、清水港の江尻地区、日の出地区の2つのウォーターフロント拠点と周辺エリアの「清水都心地区（「まち」と「みなと」）におけるウォーターフロント活性化の実現化方策を示す「清水都心ウォーターフロント活性化プラン」を平成25年4月に策定した。
- ・県や市の長期的な計画や方針との整合・反映を意識しつつ、ソフト・ハード含めて、先導的に着手していくべき短期的（5年程度）取り組みについて検討を行ったものである。

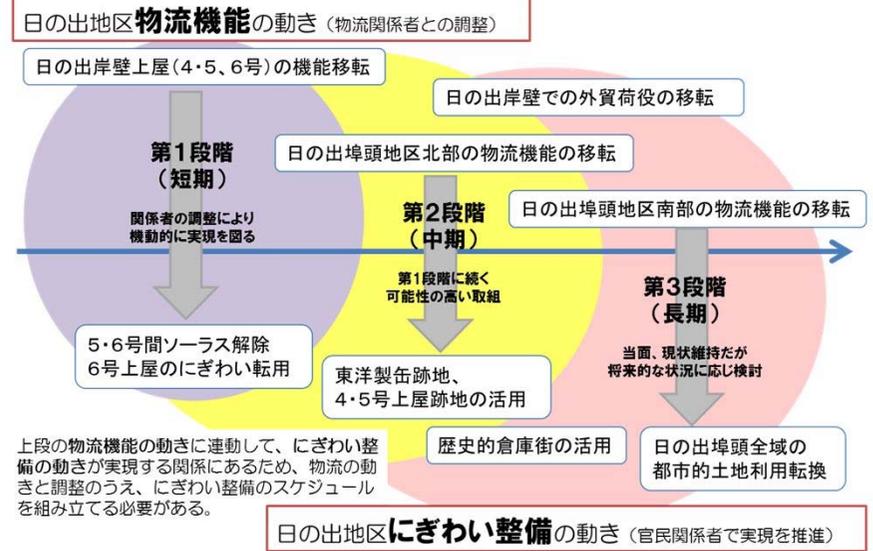
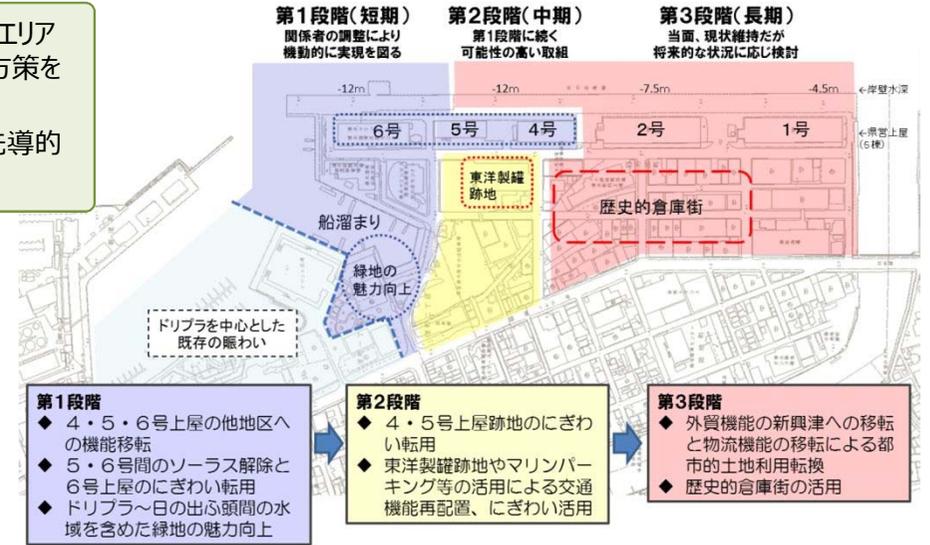


「みなと」と「まち」が一体となった「清水都心ウォーターフロント」の形成イメージ

重点目標：江尻地区から日の出地区の異なる魅力の拠点を磨き、つなげていく



目指すべき清水都心ウォーターフロントと重点目標



上段の物流機能の動きに連動して、にぎわい整備の動きが実現する関係にあるため、物流の動きと調整のうえ、にぎわい整備のスケジュールを組み立てる必要がある。

日の出地区における物流機能からにぎわい空間への機能転換の進め方

(出典)「H24静岡市清水都心ウォーターフロント活性化検討（H25年4月）」より抜粋

(2) 田子の浦港富士地区

- ・富士南岸壁背後の埠頭用地を交流厚生用地に転換し、田子の浦漁港区における「しらす祭り」等の水産関連イベントや地域交流イベントの用地として活用する。
- ・また、岸壁を旅客船岸壁として活用するため、通常時は旅客船用の送迎車両駐車場等に利用する。
- ・ふじのくに田子の浦みなと公園の航路側の展望広場を利用し、航路を航行する大型貨物船を観光資源化する。
- ・大型船舶の入出港情報を常時発信する等、みなとへの集客力を高めるための取組を行う。



しらす祭り開催時のにぎわい



自転車道(イメージ)



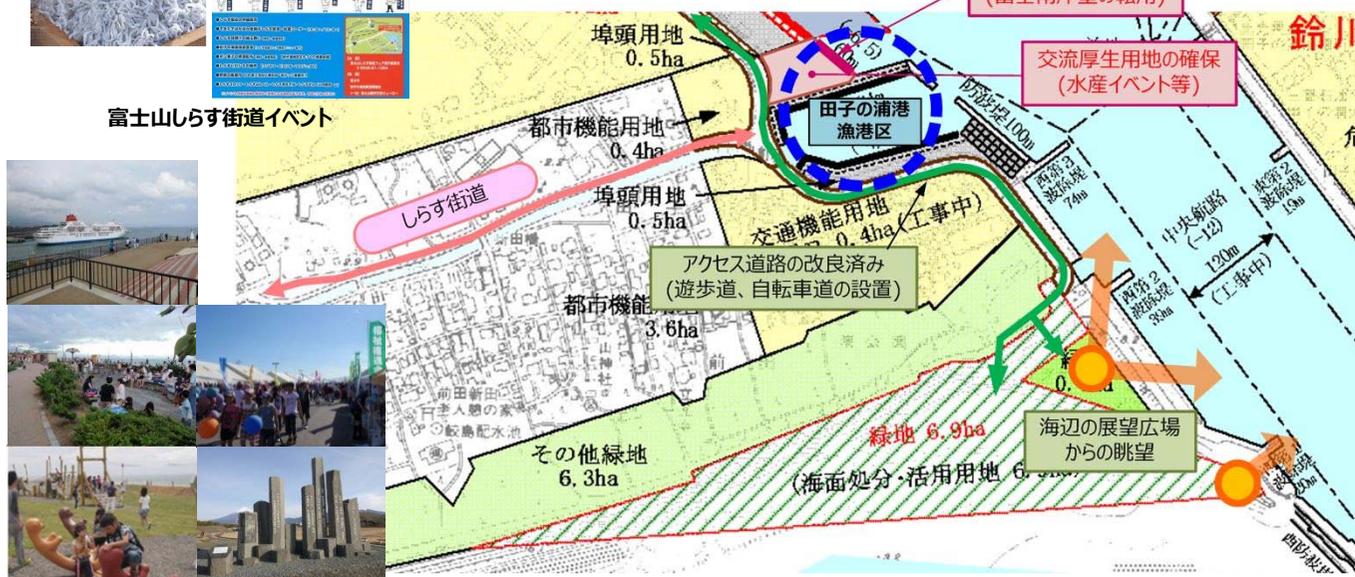
遊歩道(イメージ)



富士山しらす街道イベント



酒造メーカーCMでTV放映される
田子の浦漁港・田子の浦揚げ



田子の浦港富士地区のにぎわい拠点整備計画



中央航路を航行するふじ丸



富士山を背景に航行する大型貨物船



ふじのくに田子の浦みなと公園

(3) 御前崎港御前崎・下岬地区

- ・御前崎地区の中央埠頭から東埠頭にかけての地区は、水産関連や港湾管理等の既存利用を除き、交流空間へ転換していく。
- ・中央埠頭は、大型旅客船及び駿河湾横断フェリーの受け入れ施設として利用し、その背後に旅客関連の施設及び歓送迎のためのイベント広場を配置する。
- ・御前崎魚市場背後は、水産業の6次産業化を進めるエリアとして利用し、体験・学習型の水産加工・販売施設等の導入により、新たな集客増と水産業の高度化に貢献する。
- ・東埠頭背後は、水産・海洋資源関連の研究・学習施設の誘致を目指す。



ふじ丸の入港



マリパーク花火大会

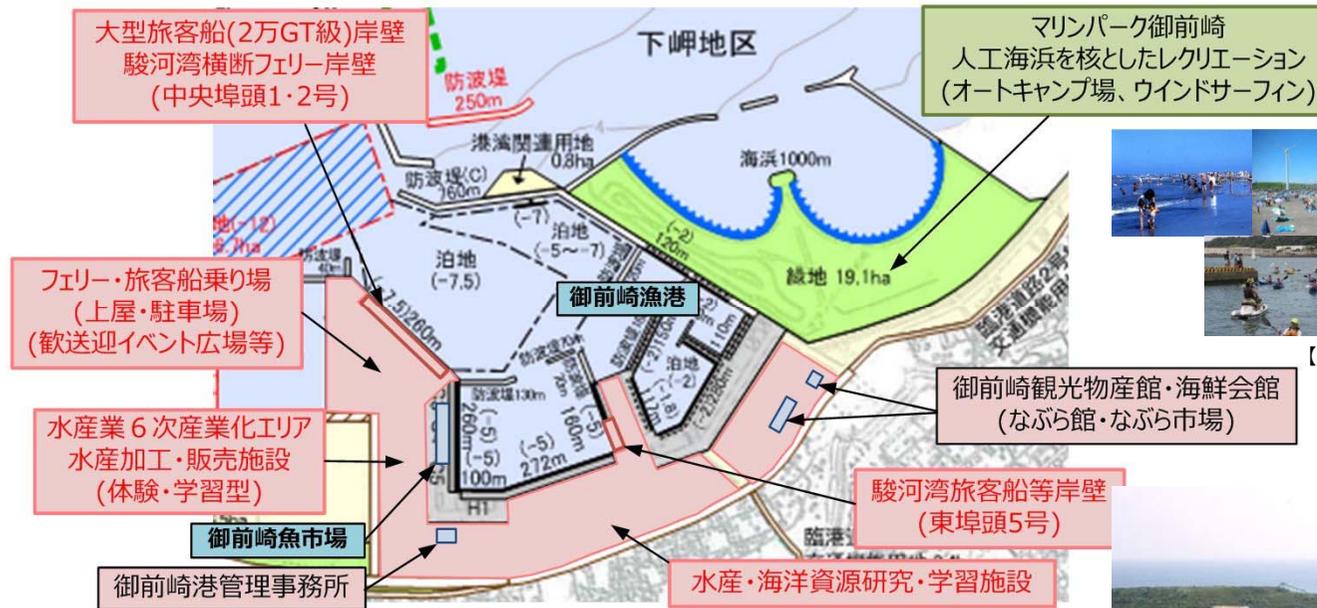
加工工場内の見学



【マリパーク御前崎】



御前崎港みなとかつお祭り



御前崎港御前崎・下岬地区のにぎわい拠点整備計画



マリパーク御前崎
人工海浜を核としたレクリエーション
(オートキャンプ場、ウインドサーフィン)

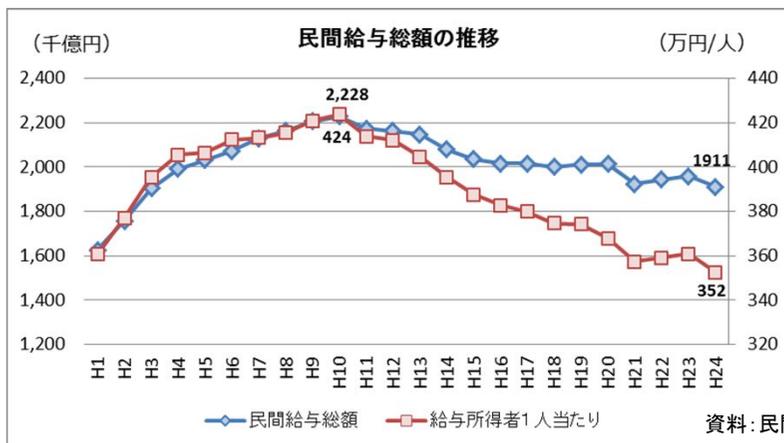
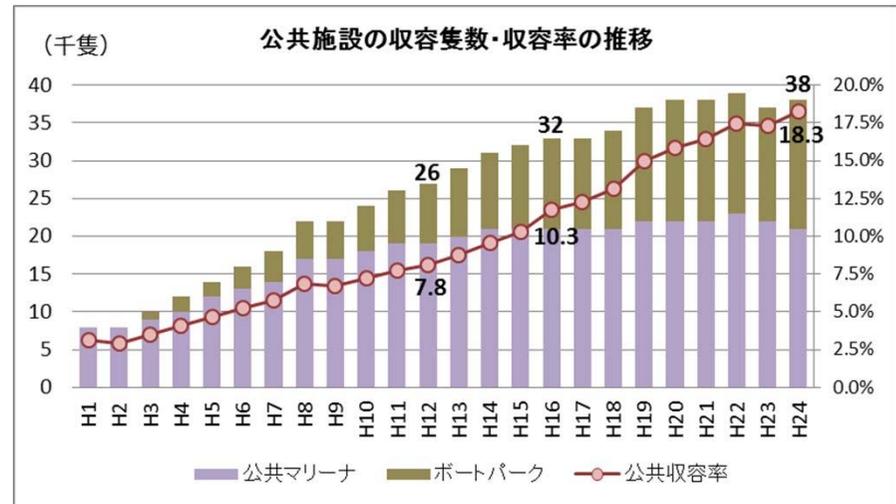
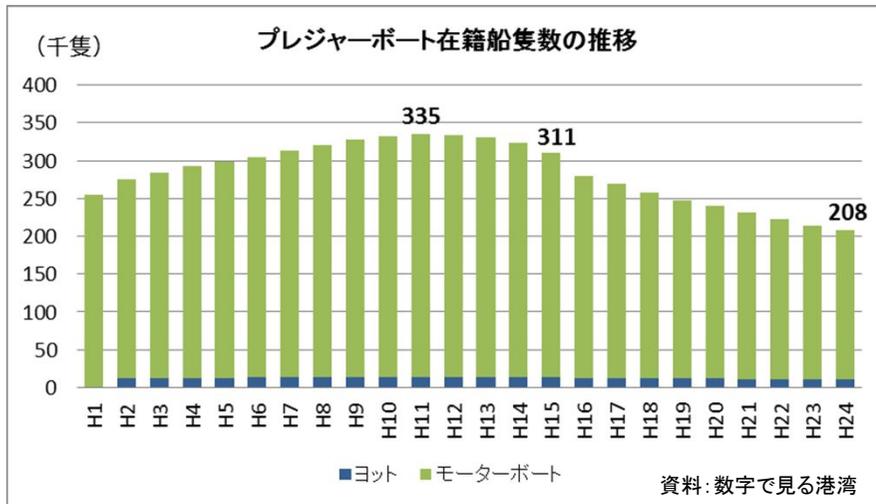


御前崎海鮮なぶら市場／御前崎市観光物産会館なぶら館

2.2.3.4 プレジャーボート収容計画

(1) 将来プレジャーボート隻数の設定

- ・我が国のプレジャーボート隻数(ヨット+モーターボート)は、平成11年の335千隻まで増加したが、これをピークに減少に転じており、平成24年には208千隻と40%弱もの減少となっている。
- ・一方、公共マリーナやボートパークなどの公共施設による収容隻数は増加を続け、平成24年には38千隻、全国隻数の18.3%となっている。
- ・駿河湾港のプレジャーボート隻数のほとんどを占める清水港の場合、平成15年1,187隻、平成20年1,021隻、平成24年882隻と26%の減少となっている(同期間の全国隻数は33%の減少)
- ・プレジャーボートの減少要因は、給与所得の減少と推察され、民間給与で見ると平成11年以降減少が続いている。



駿河湾港プレジャーボート在港隻数 資料: 数字で見る港湾

H25.10時点

	マリーナ収容 (隻)			恒久的施設 (暫定)	不許可	合計
	公共	民間	計			
清水港	214	346	560	273	5	838
田子の浦港				89		89
御前崎港	174		174			174
駿河湾港	388	346	734	362	5	1,101

資料: 静岡県調査

注1: 清水港公共マリーナはエスマール日の出と新折戸係留場

注2: 清水港の民間マリーナは平成22.10時点の調査

注3: 田子の浦港87隻のうち46隻は港湾区域外

(1) 将来プレジャーボート隻数の設定

- ・今後は、政府の経済対策の効果により、給与増も期待されているが、現時点では見通しが不明であり、一方で人口減少、高齢化のマイナス要因もある。
- ・仮に1人当たり給与が増加に転じ、中期までにピーク時の平成10年値まで戻る前提とし、外内挿により短期、長期を設定する。これをHighケースとする。
- ・Lowケースは現状維持が続くものとする。
- ・静岡県将来人口は、人口問題研究所の推計値から設定する。
- ・静岡県の人口に、1人当たり給与所得を乗じ、期間ごとの年平均伸び率を算出する。
- ・この伸び率を駿河湾港のプレジャーボート隻数の伸び率とし、Highケース、Lowケースの将来隻数を算定し、この平均値を採用する。
- ・駿河湾港の将来隻数は、短期1,083～1,147隻、中期1,017～1,168隻、長期931～1,256隻と推計される。

駿河湾港プレジャーボート在港隻数の将来推計

区分	H24	短期 (H28)	中期 (H38)	長期 (H48)	年平均伸び率(%)			
					H28 /H24	H38 /H28	H48 /H38	
全国1人当たり民間給与所得 (万人/人)	High	352	373	424	475	1.43	1.28	1.15
	Low	352	352	352	352	0.00	0.00	0.00
静岡県人口(千人)	3,737	3,677	3,453	3,161	-0.40	-0.63	-0.88	
給与×人口 (億円)	High	131,709	137,152	146,319	150,148	1.02	0.65	0.26
	Low	131,709	129,595	121,700	111,408	-0.40	-0.63	-0.88
駿河湾港PB隻数 (隻)	High	1,101	1,147	1,224	1,256			
	Low	1,101	1,083	1,017	931			
	AVE	1,101	1,115	1,121	1,094			

資料1：全国民間給与所得は「民間給与実態統計調査」(国税庁)

資料2：静岡県人口のH24は「静岡県年齢別人口推計」でH24.10.1現在

将来は「都道府県別将来推計人口」(H25.3推計(独)国立社会保障・人口問題研究所)

清水港公共施設収容計画 (隻)

施設名	現状	将来
エスメール日の出	91	91
新折戸係留場	123	200
三保係留場(既定計画)	-	30
合計	214	321

清水港民間マリーナ収容計画 (隻)

施設名	現状	将来
清水マリーナ	80	80
清港マリーナ	20	20
折戸マリーナ	154	154
三保マリーナ	92	92
合計	346	346

(2) 計画対象隻数の設定

- ・前項で設定した駿河湾港の将来プレジャーボート隻数をもとに、平成24年の港湾別比率で配分すると、各港の隻数は下表のとおりとなる。
- ・将来の既存民間マリーナの収容隻数は現状隻数とする。また、既定計画の三保係留場（公共）については、中期以降の整備を想定。
- ・全体の隻数から既存マリーナ収容隻数を差し引いた隻数を恒久的施設収容隻数とし、これを将来の計画対象隻数とする。
- ・これより、清水港は、短期187～236隻、中期107～265隻、長期42～289隻となる。
- ・田子の浦港は、短期88～93隻、中期82～99隻、長期75～102隻となる。
- ・御前崎港は、公共マリーナの収容能力が200隻あるため、短期の増加も吸収可能であり、恒久的施設収容は発生しない。
- ・プレジャーボート収容施設の整備計画は、長期の対象隻数をもとに検討するものとし、不足する期間は現状どおり恒久的施設で対応する。

駿河湾港プレジャーボート在港隻数の将来推計

(隻)

	現状		将来					
	H24	%	短期		中期		長期	
			Low	High	Low	High	Low	High
清水港	838	76.1%	824	873	774	932	709	956
田子の浦港	89	8.1%	88	93	82	99	75	102
御前崎港	174	15.8%	171	181	161	193	147	198
駿河湾港	1,101	100.0%	1,083	1,147	1,017	1,224	931	1,256

港湾別・保管施設別プレジャーボート在港隻数の将来推計

Lowケース

	マリーナ収容隻数 (隻)			短期		中期		長期	
	公共	民間	計	恒久的施設	合計	恒久的施設	合計	恒久的施設	合計
清水港	321	346	667	187	824	107	774	42	709
田子の浦港				88	88	82	82	75	75
御前崎港	200		200	-29	171	-39	161	-53	147
駿河湾港	521	346	867	246	1,083	150	1,017	64	931

※三保係留場（収容隻数30隻）は短期では未整備として算定

Highケース

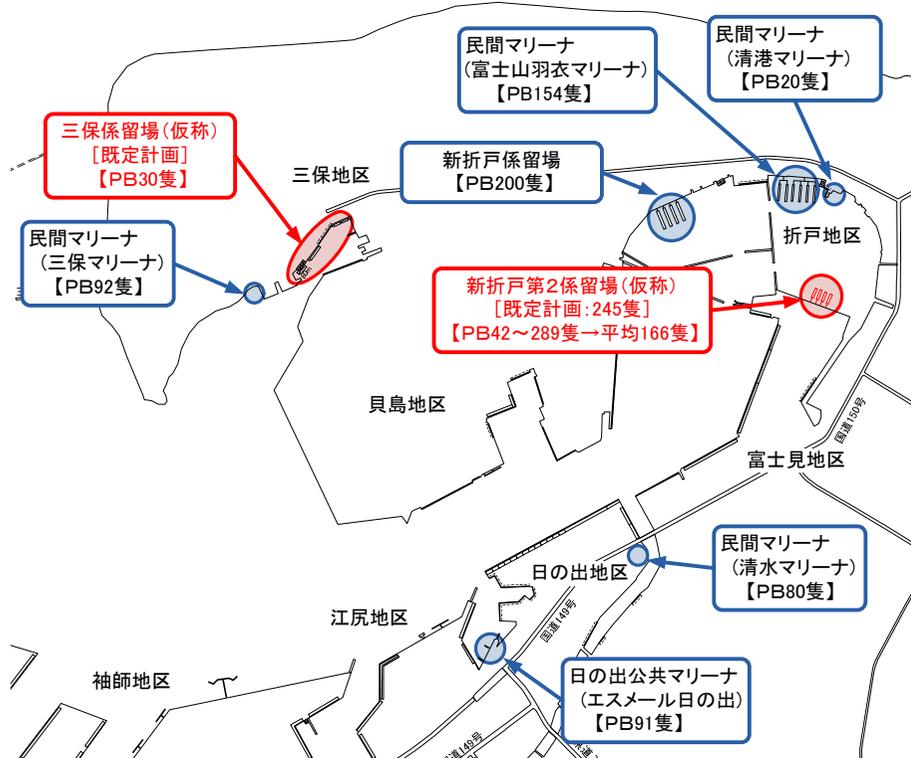
	マリーナ収容隻数 (隻)			短期		中期		長期	
	公共	民間	計	恒久的施設	合計	恒久的施設	合計	恒久的施設	合計
清水港	321	346	667	236	873	265	932	289	956
田子の浦港				93	93	99	99	102	102
御前崎港	200		200	-19	181	-7	193	-2	198
駿河湾港	521	346	867	310	1,147	357	1,224	389	1,256

※三保係留場（収容隻数30隻）は短期では未整備として算定

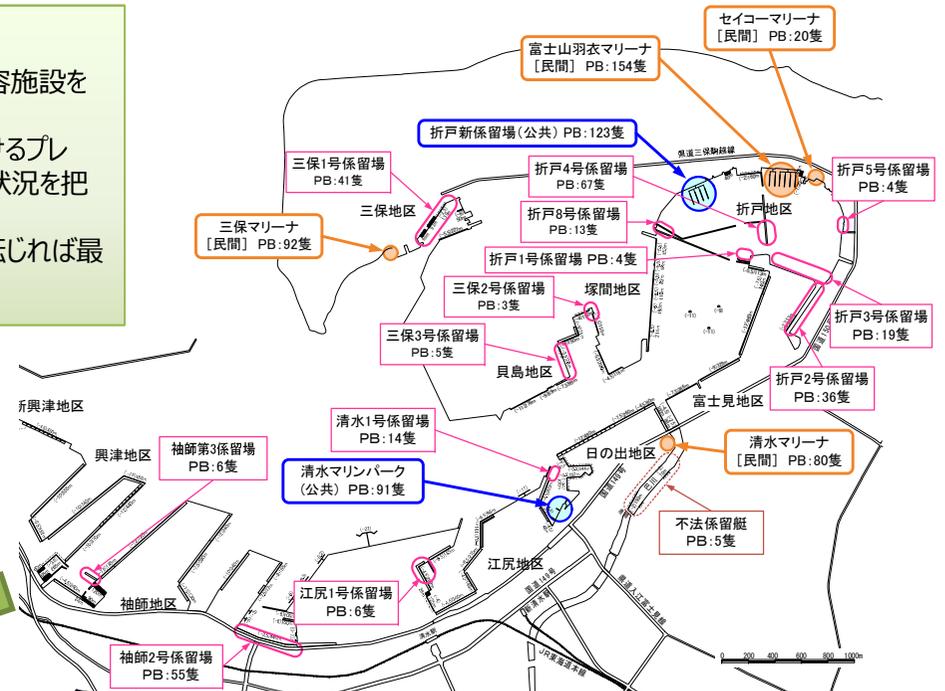
(3) 港湾別整備計画

① 清水港

- ・恒久的施設の暫定係留艇を集約し、港内の安全性の向上を図るため、新たな収容施設を整備する。
- ・新たな収容施設は、既定計画で位置づけられている折戸地区及び三保地区におけるプレジャーボート用小型船だまり計画を踏襲し、対象隻数と整備規模は、今後の増減状況を把握しつつ設定する。
- ・折戸地区における新規収容施設対象隻数は、減少傾向が続けば42隻、増加に転じれば最大289隻と推定され、平均で166隻となる。



清水港のプレジャーボート収容計画【長期】



※清水港管理局提供資料をもとに作成

清水港のプレジャーボート収容状況【平成25年10月末時点】

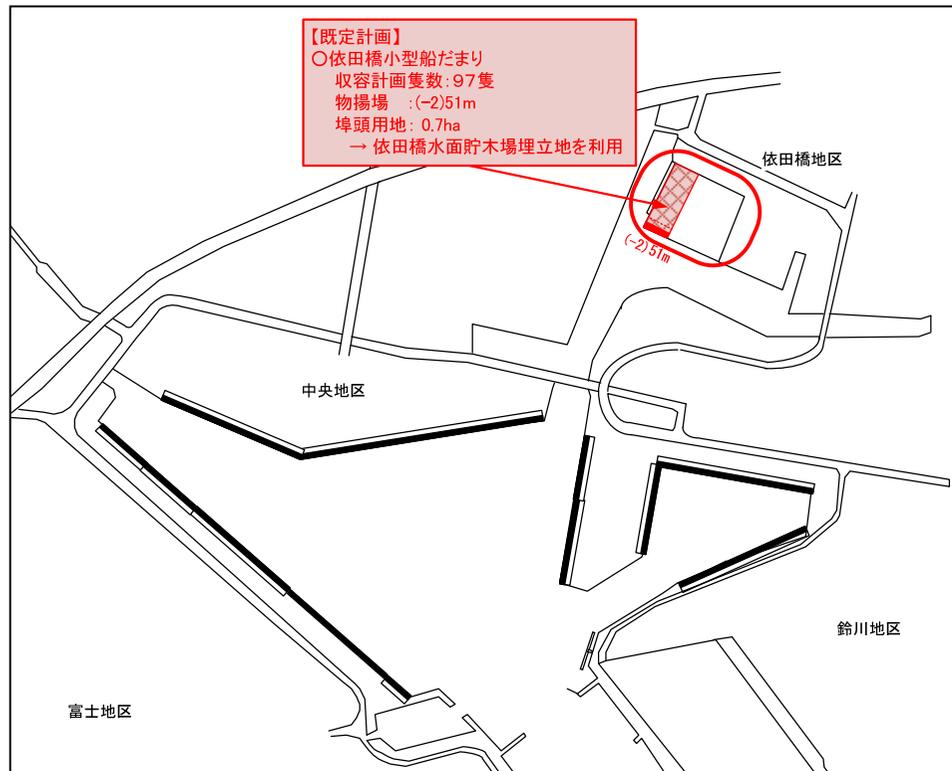
新折戸第2係留場（仮称）施設計画

施設区分	計画規模	備考
収容隻数（隻）	166	42隻～289隻の平均
係留施設（m）	694	栈橋87m×4基
保管水域面積（㎡）	13,200	
陸上施設面積（㎡）	3,900	駐車場、トイレ、その他

※既定計画の施設規模をもとに推定

② 田子の浦港

- ・田子の浦港は、既定計画どおり、遊休化している依田橋地区の水面貯木場を埋め立て、陸上保管によりプレジャーボートを収容する。
- ・収容隻数は、今後の増減状況を把握しつつ設定する。
(最小75隻～最大102隻より既定計画どおり97隻)
- ・陸上保管用地及び駐車場用地として0.7haを確保する。



田子の浦港小型船だまり施設配置図

③ 御前崎港

- ・御前崎港のプレジャーボート収容隻数は、収容可能隻数200隻に対し、将来隻数は177隻であり、地域需要に対しては十分対応可能である。
- ・当施設の水域は、770隻のプレジャーボートの収容が可能であり、将来的には漁業関係者の合意のもと、首都圏、中京圏、内陸県の広域需要に対応していくことが望まれる。
- ・人口減少が進む我が国において、地域振興の重要な施策は、他地域からの観光客等の誘致であり、来訪者による消費活動を地域振興に結び付けていくことが重要である。
- ・このような広域需要への対応により、背後にマリンレジャー産業の誘致を進め、新たな雇用の創出にも貢献していくことが必要である。



御前崎港プレジャーボート収容隻数の現状と将来展開

2.2.3.5 緑地・レクリエーション施設計画

(1) 整備・計画状況

- ・駿河湾港の緑地整備面積は49.2haであり、既定計画52.0haを合わせると合計101.2haである。
- ・現時点での臨港地区面積に対する緑地整備比率は5.7%で、既定計画が整備された場合は11.8%となる。
- ・人工海浜は、清水港が未着手である。

駿河湾港の緑地・人工海浜整備計画状況（既定計画）

	人工海浜(m)		緑地(ha)			臨港地区面積	緑地比率(%)	
	既設	既計画	既設	既計画	合計		既設	合計
清水港		800	8.1	29.8	37.9	564	1.4	6.7
田子の浦港			15.7	8.3	24.0	104	15.1	23.1
御前崎港	1,000		25.4	13.9	39.3	191	13.3	20.6
合計	1,000	800	49.2	52.0	101.2	859	5.7	11.8

注1：既設には工事中を含む。既計画は既定計画。
注2：田子の浦港には港湾緑地以外も含む。

清水港の緑地・人工海浜整備計画位置図



(2) 緑地・海浜整備計画

① 清水港

- ・既定計画を実施しても比率が7%弱の清水港については、日の出埠頭の交流拠点への転換の中で、憩いの空間等の代替機能を確保する。
- ・また、袖師第1埠頭基部の袖師1～4号岸壁背後用地については、新たに防災機能や災害時のオープンスペースとしての機能も兼ねた緑地として、既定計画の緑地と一体的に整備する。なお、常時は港湾労働者の休息の場、港湾荷役活動を見学できるエリアとしての利用を可能とする。

【折戸湾の水域及び周辺陸域の利活用について】

- ・清水港折戸湾の利活用イメージ案を以下に示す。
- ・今後の折戸湾の利活用に向けた具体的な取組メニューについては、三保半島の地域振興の視点を含めて、市民協働のもと検討を進めていく。

② 田子の浦港

- 田子の浦港については、工事中であるアンボル緑地の「ふじのくに田子の浦みなと公園」の早期完成を進めるとともに、既定計画の吉原海岸沿い及び富士地区入口の休息緑地の整備を順次進めていく。



田子の浦港の緑地整備計画位置図

ふじのくに田子の浦みなと公園

平成25年6月1日（土）展望広場供用開始

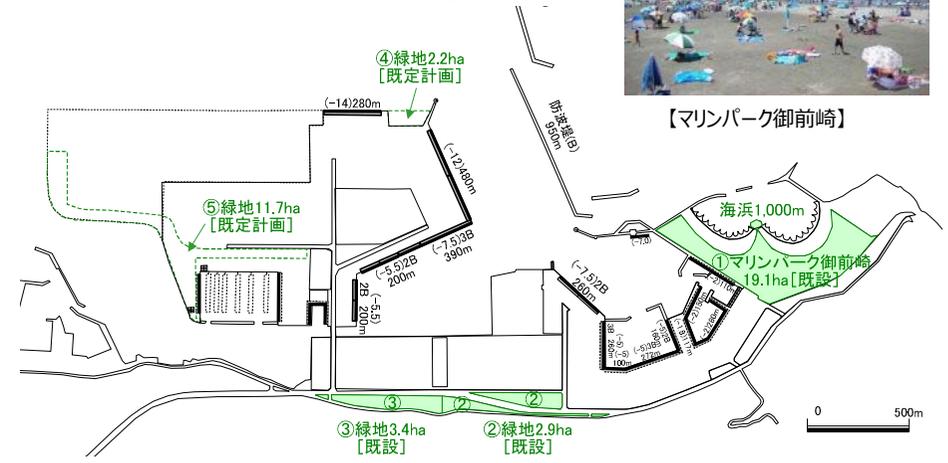


③ 御前崎港

- 御前崎港については、下岬地区の人工海浜緑地「マリナパーク御前崎」を海洋レクリエーション拠点として引き続き維持・整備していく。
- 物流エリアである女岩地区西埠頭では、既定計画どおり港湾労働者の休息緑地や御前崎港マリーナ周辺の緑地整備を図る。



【マリナパーク御前崎】



御前崎港の緑地・人工海浜整備計画位置図

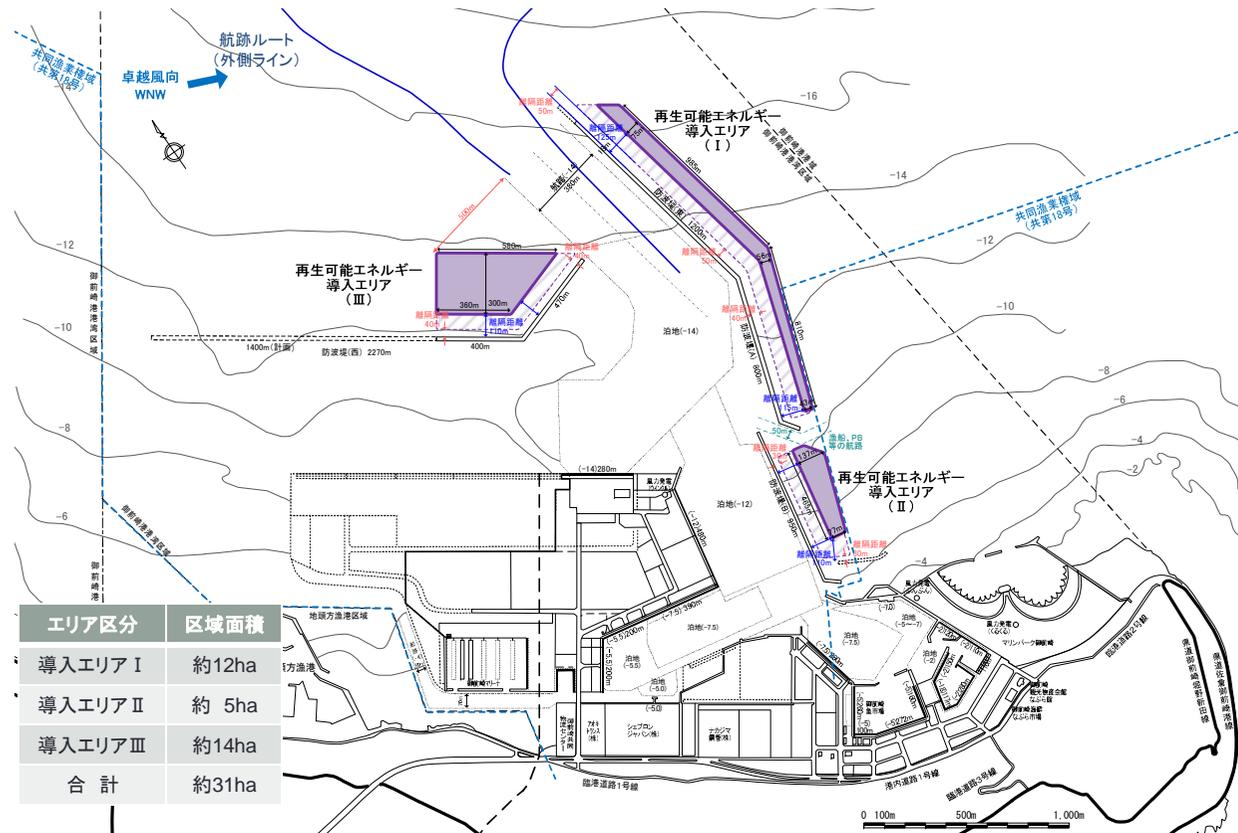


【吉原海岸緑地ワークショップの様子】
(平成25年10月8日開催)

2.2.3.6 再生可能エネルギー導入計画

(1) 風力発電施設

- ・御前崎港では、「御前崎港再生可能エネルギー導入検討協議会」を設置し、洋上風力発電施設の円滑な導入に向けた検討を実施している。
- ・平成25年8月6日に開催した第1回協議会では、風力発電施設の導入エリアに関する検討を実施した。
- ・11月26日の第2回協議会では、第1回協議会の意見やその後の調整を踏まえ見直した導入エリア修正案（下図）、及び発電事業者の資格・評価項目等について検討を行った。
- ・風力発電施設の設置及び運営を通じて、地域経済への寄与や観光事業の活性化等が期待できる。



御前崎港 洋上風力発電施設導入エリア案（修正案）

提案項目 検討案

提案項目	
a 港湾の管理運営への貢献	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾の管理運営との共生 ・非常時の港湾施設等への電力供給機能
b 安心・安全な施設	<ul style="list-style-type: none"> ・確実な技術的能力 ・非常時の適切な対応 ・系統連系協議状況
c 安定的で確実な事業実施	<ul style="list-style-type: none"> ・事業実施計画 ・収支計画 ・事業実施体制 ・リスク管理 ・事業終了後の対応
d 地球・地域環境への配慮	<ul style="list-style-type: none"> ・温室効果ガスの排出削減 ・港湾環境の保全
e 地域との調和	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾景観の向上 ・地域への説明・配慮 ・地域活性化及び地域経済への貢献

※H25年11月26日現在の検討案であり、今後変わる可能性がある。



御前崎港 洋上風力発電施設整備イメージ

(2) 太陽光発電施設

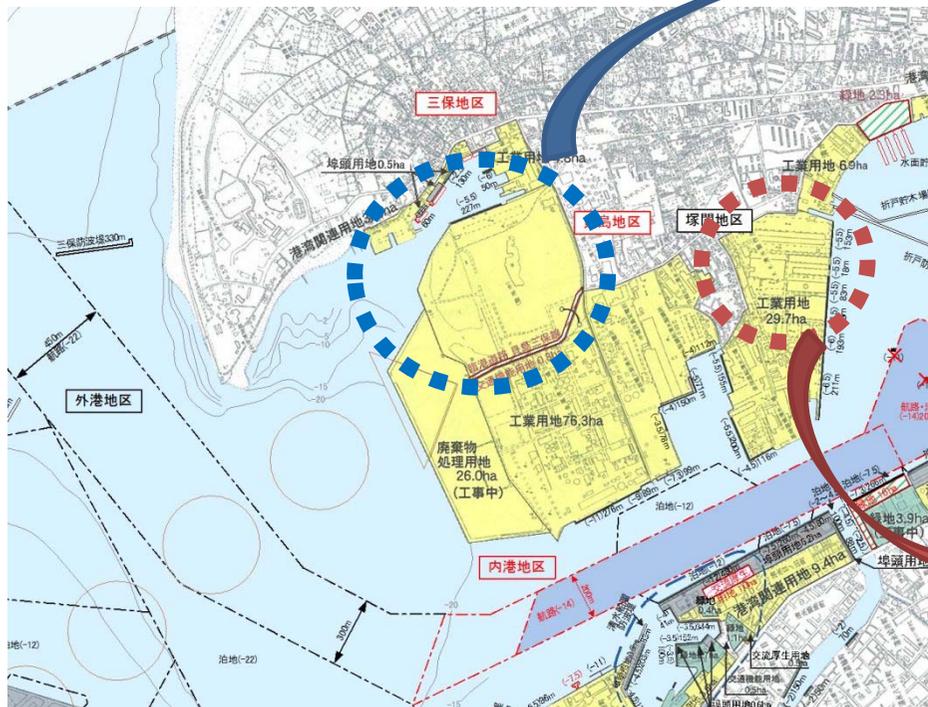
- ・駿河湾臨海部では、清水港において、清水港メガソーラー計画（鈴木グループ）、中部電力用地内での「メガソーラーしみず」の太陽光発電事業が計画されている。
- ・また、JFEエンジニアリング用地内では、JFEソーラーパワー清水(株)が「三保ソーラーパワー」を平成25年11月より事業着工している。
- ・臨海部における民間事業者等の太陽光発電事業の導入に対しては、土地利用の状況を踏まえ、対応を図っていくものとする。

【太陽光発電施設】 中部電力「メガソーラーしみず」【計画中】



(出典) 中部電力Webサイト 公表資料より抜粋

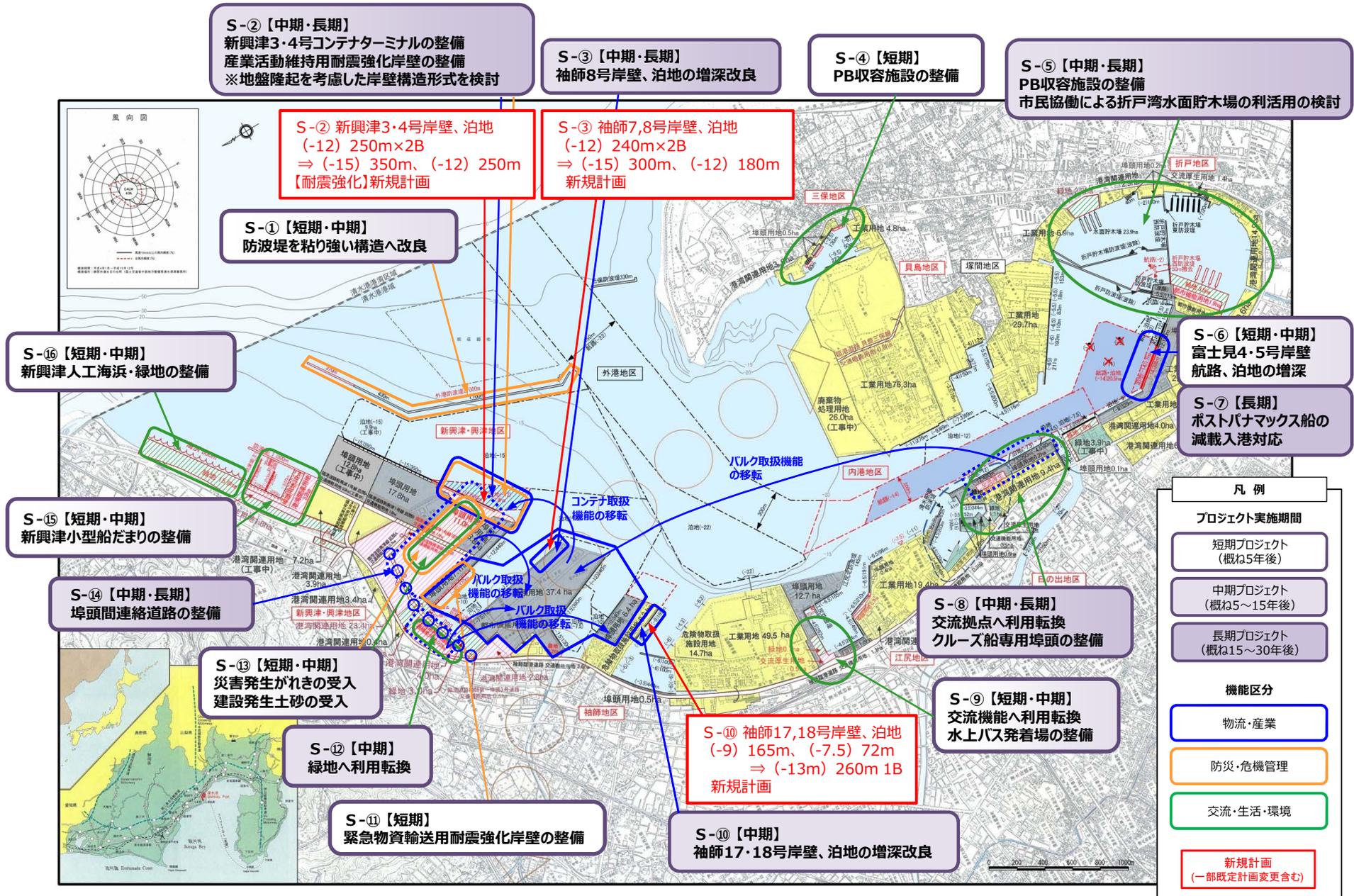
【太陽光発電施設】 JFEソーラーパワー「三保ソーラーパワー」【工事中】



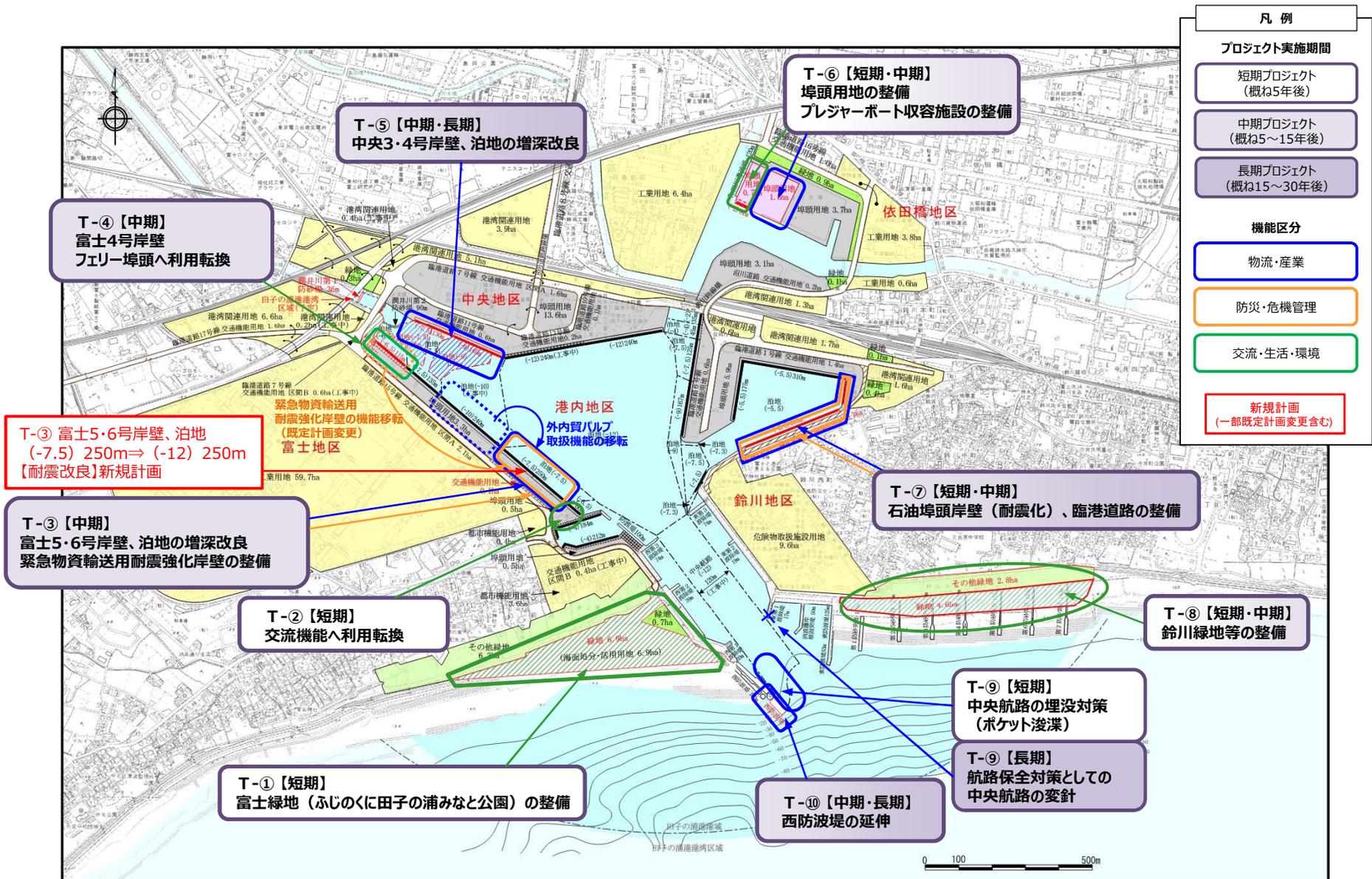
三保ソーラーパワーの事業概要	
着工年月	平成25年11月
竣工年月	平成26年9月予定
敷地面積	約11.8ha
発電出力	6.5MW
年間発電量	約683万kwh/年

2. 3 駿河湾港整備基本計画案

(1) 清水港



(2) 田子の浦港



(3) 御前崎港

