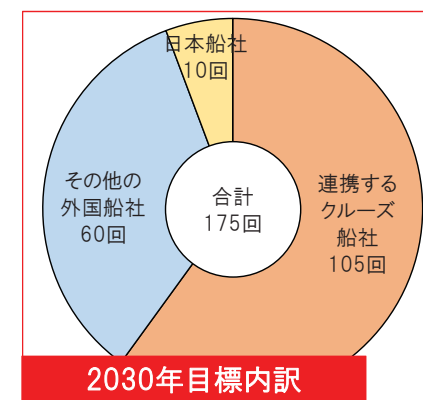
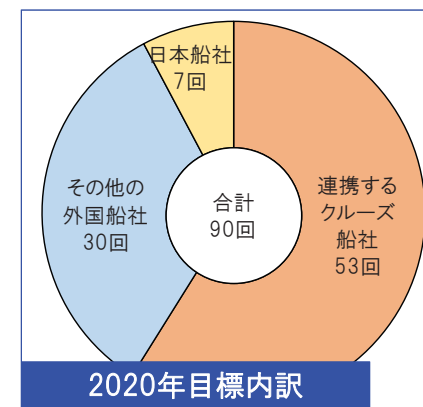
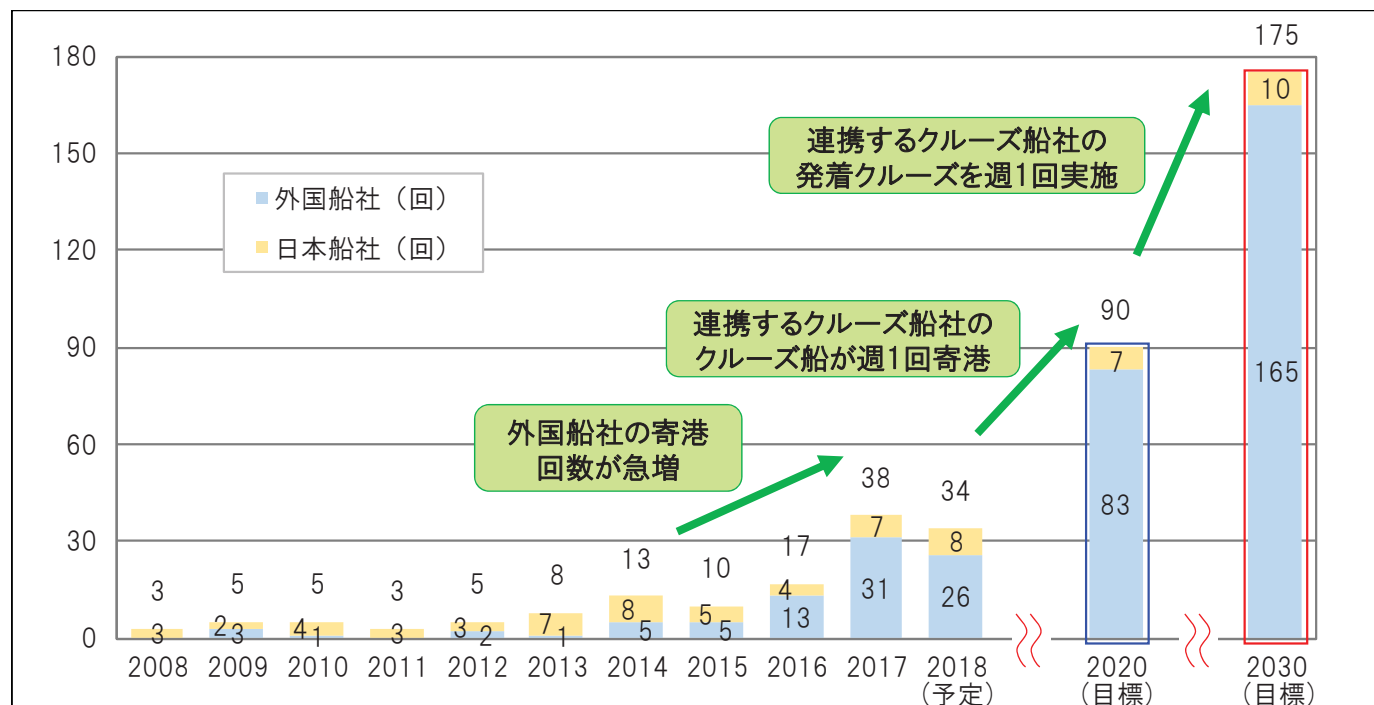


# 国際クルーズ拠点の形成

## 施策⑨-1: 日の出ふ頭のクルーズ受入対応施設の整備

- 2020年の国際クルーズ拠点の運用開始後、ゲンティン香港が運航するクルーズ船が週1回の寄港を計画しており、清水港のクルーズ船寄港回数は飛躍的に増加することが想定される。
- 目標年の2030年までには、週1回の清水港発着クルーズを実施する計画であり、清水港は「ゲンティン香港が運営するクルーズラインの母港化」と「北東アジアクルーズの東日本における拠点」を目指す。

清水港のクルーズ船寄港回数(実績・目標)



※1 連携する船社については、ターミナルの運用開始後に中国発着クルーズにより週1回寄港し、さらに目標年次には清水港発着のクルーズ船が週1回実施される計画となっている。

※2 2018年は、連携する船社のクルーズ船が台風等の影響により1回となったものの、他の船社の寄港回数は順調に伸びている。

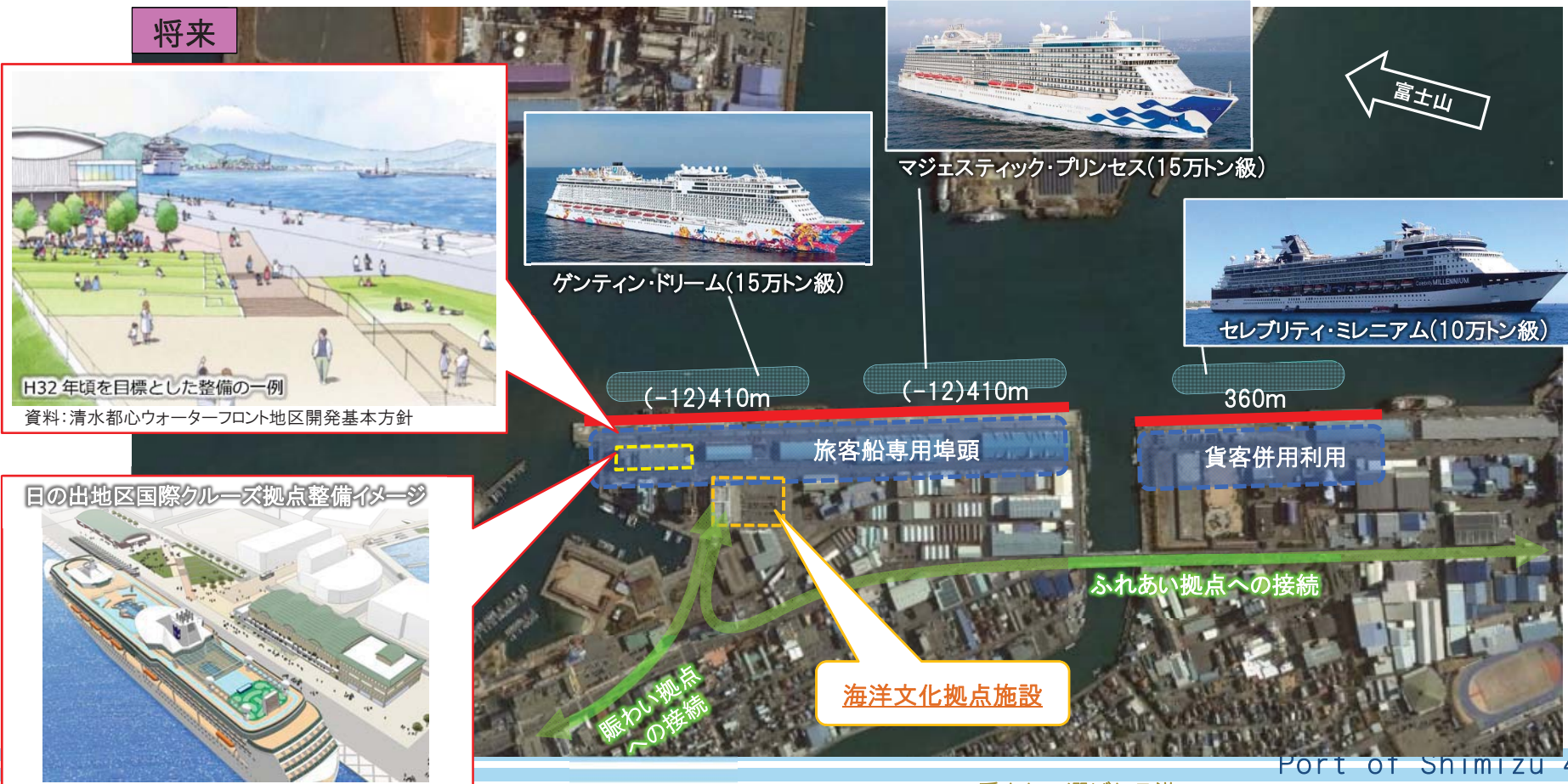
## 目指すべき方向性⑨

# 国際クルーズ拠点の形成

## 施策⑨-1: 日の出埠頭のクルーズ受入対応施設の整備

- 2020年に国際クルーズ拠点の運用が開始され、クルーズ寄港回数が年々増加していった場合、クルーズ船の3隻同時着岸への対応が求められる。
- 日の出埠頭は、クルーズ船同時2隻着岸可能な岸壁やCIQターミナル等を整備し、クルーズ専用岸壁とするとともに、富士見地区にクルーズ船3隻目にも対応可能な貨物旅客併用岸壁を整備することで、国際クルーズ拠点を形成する。

将来



## 目指すべき方向性⑩

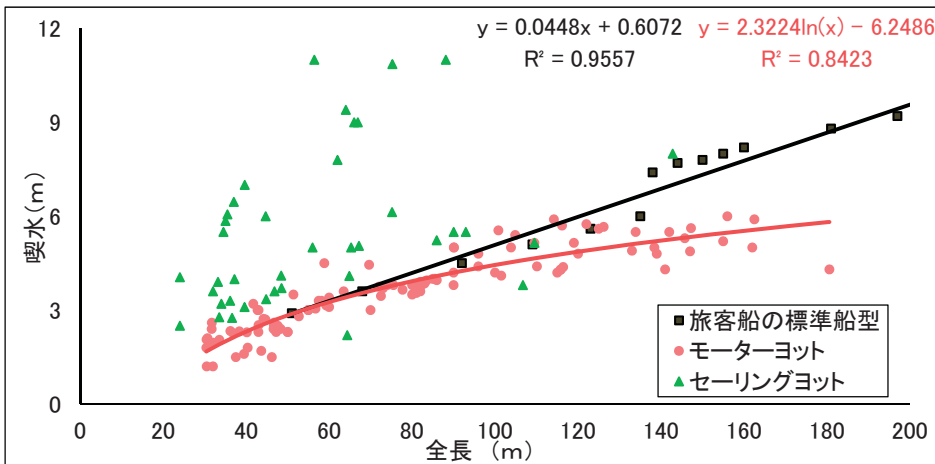
# スーパーヨットの拠点港化

※ ICOMIA(国際舟艇工業会)によると全長24m~50mの規模をスーパーヨット、全長50m以上をメガヨットと呼ぶが、長期構想では24m以上のプレジャーボートをスーパーヨットと総称する。

## 施策⑩-1:スーパーヨット受入機能の確保

- スーパーヨット(モーターヨットタイプ)の喫水は一般的に旅客船と比較して浅く、世界最大のスーパーヨット「Azzam(総トン数13,136GT、全長180m)」の喫水は4.3mである。(全長50m級スーパーヨットの喫水:平均2.8m)
- 世界のスーパーヨット拠点の特徴としては、都市へのアクセス性が良く、マリーナを核としたレクリエーション施設・ショッピングモール・居住施設などがそろったマリナーズリゾートの「マリーナ・コンプレックス」が形成されている。

スーパーヨットの全長と喫水の関係



資料: 県内港湾におけるスーパーヨット寄港可能性調査結果



スーパーヨットの受入イメージ



マリーナコンプレックスのイメージ



Port of Shimizu 47

愛され、選ばれる港 The Convenient, Trusted Choice

## 目指すべき方向性⑩

# スーパーヨットの拠点港化

## 施策⑩-1:スーパーヨット受入機能の確保

- 賑わい拠点に隣接する日の出地区、富士見地区、折戸地区を候補地としてスーパーヨットの受け入れに必要なハード・ソフト面での整備検討を行い、スーパーヨットの受入拠点化を目指す。
- 喫水や延長が大型のスーパーヨットは、クルーズ専用岸壁にて対応する。

**将来**

**スーパーヨット受入施設 候補地**  
(喫水-4.5m以下)

**スーパーヨット受入拠点**  
大型スーパーヨットはクルーズ専用岸壁で受入(喫水-4.5m以上)

**クルーズ専用岸壁**

**日の出地区**

**干潟・環境再生ゾーン**

**可動橋**

**富士見地区**

**折戸地区**

**スーパーヨットの受入候補地**  
(喫水-5.0m以下)

**スーパーヨットの受入候補地**  
(喫水-4.0m以下)  
マリナー機能の拡充

**スーパーヨットの受入に必要な設備**

給電施設

給水施設

給油施設

浮棧橋

係留ブイ

**「ヘルスケアリゾート」の形成**  
例)ハイグレードホテル、水上コテージ、メディシェフによる海上レストラン、遊歩道、釣り・生簀、カヌー、SUP等

**スーパーヨット拠点の主なアメニティ例**

	給油		ごみ処理		Wifi
	給電		トイレ		買い物
	給水		セキュリティ		ヘリポート

## 目指すべき方向性①

# 「みなと」と「まち」が融合した観光交流空間の創出

## 施策①-1：国際クルーズ観光及び海洋文化拠点を活用した交流・賑わいの創出（日の出）

- 日の出ふ頭に来訪する、内外多数のクルーズ旅客が、楽しく留まることができる空間づくりを目指す。
- 人々が憩える緑地空間や、静岡市による海洋文化拠点の整備、民間による倉庫群のリノベーションなど官民一体となった観光交流空間づくりを進める。

※ 実施にあたっては、清水みなとまちづくりGrandデザイン「清水都心ウォーターフロント地区開発基本方針」「清水港海洋文化拠点施設基本構想」との整合を図る



## 目指すべき方向性⑪

# 「みなと」と「まち」が融合した観光交流空間の創出

## 施策⑪-1：国際クルーズ観光及び海洋文化拠点を活用した交流・賑わいの創出

- 国際クルーズ拠点にふさわしい、体験型観光を含めた、清水港ならではの市内観光コース充実を図る。
- ファムトリップや船社商談会などを通じて提案造成することにより、クルーズ旅客の多様なニーズに対応することを目指す。

清水港を中心とした市内観光イメージ

東名高速道路  
JR由比駅  
JR興津駅  
JR清水駅  
JR草薙駅  
清水IC  
清水いはらIC  
中部横断自動車道  
新東名高速道路  
JR静岡駅  
静岡スマートIC  
静岡IC

三保松原に続く神の道

久能山東照宮

クルーズ船社との商談会の様子

イメージ

新たな船内提供商品の造成

石垣イチゴ摘み体験

由比本陣

日本平夢てらす

ファムトリップでの情報発信  
(茶摘み体験)

Port of Shimizu 50

愛され、選ばれる港 The Convenient, Trusted Choice

## 目指すべき方向性①

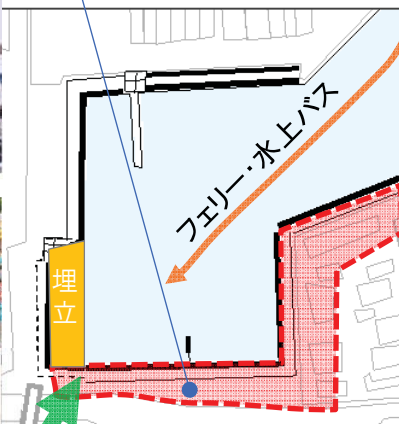
# 「みなと」と「まち」が融合した賑わい交流空間の創出

## 施策①-2: 食の拠点を活用した交流・賑わいの創出(江尻)

- 「清水都心ウォーターフロント地区開発基本方針」と整合を図りつつ、河岸の市を中心とした食の拠点を形成することによる、交流・賑わい空間を目指す。
- また、JR清水駅と隣接した当地区へ駿河湾フェリーを移転し、西伊豆方面の観光・産業・医療との連携を強化することで、人々が訪れて留まり、賑わいが生まれる地区を目指す。

### 食の拠点 (水産・飲食・物販)

みなとオアシス(河岸の市等)を中心とした、清水ならではの食を提供する拠点 等



JR清水駅



Port of Shimizu 51

愛され、選ばれる港 The Convenient, Trusted Choice

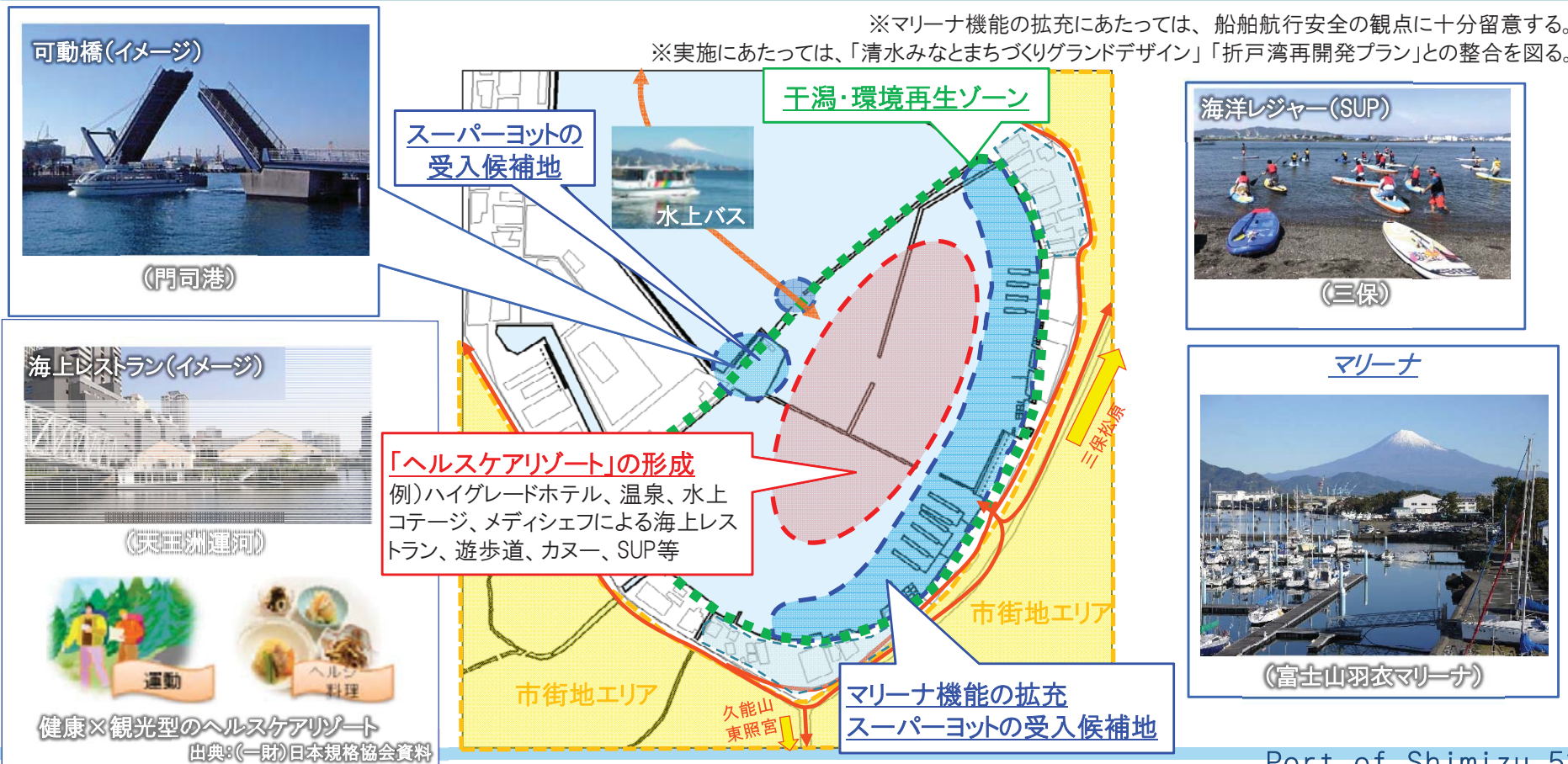
## 目指すべき方向性⑫

# 人々が水辺にふれあい観光を育む親水拠点の形成

### 施策⑫-1:富士山の映える「ヘルスケアリゾート」の形成(折戸)

### 施策⑫-2:マリーナ機能の拡充(折戸)

- 豊かな食・住環境を提供する「富士山の映えるヘルスケアリゾート」を形成を目指す。
- マリーナ機能の拡充等の海洋レジャー事業により、関連施設の整備を進めつつ、折戸湾の水質改善に取り組む(施策⑭-1参照)ことで、人々が海とふれあう親水レクリエーション拠点の形成を目指す。





## 目指すべき方向性⑫

# 人々が水辺にふれあい観光を育む親水拠点の形成

## 施策⑫-3: 海洋レジャー拠点の形成(新興津・三保)

- 新興津地区には人工海浜と人工磯の造成および直売所などの出店により、海洋レジャーを楽しむことができる観光活用や、地場産品等の第2次、第3次産業との融合による6次産業化を目指す。
- 三保地区は内浜海水浴場を中心にサーフィンやSUP等の体験型海洋レジャー拠点を形成する。

### 新興津地区

海釣り施設  
イメージ

水上バス  
イメージ

人工海浜  
イメージ

直売所  
イメージ

地場産品のイメージ

### 三保地区

グランピング  
イメージ

海洋レジャー(SUP)  
イメージ

海岸沿いの  
オープンカフェ  
イメージ

**マリンスポーツ拠点**  
例) ウィンドサーフィン、カヌー、SUP、  
バイクビーチステーション、  
レンタル施設、カフェ・レストラン、等

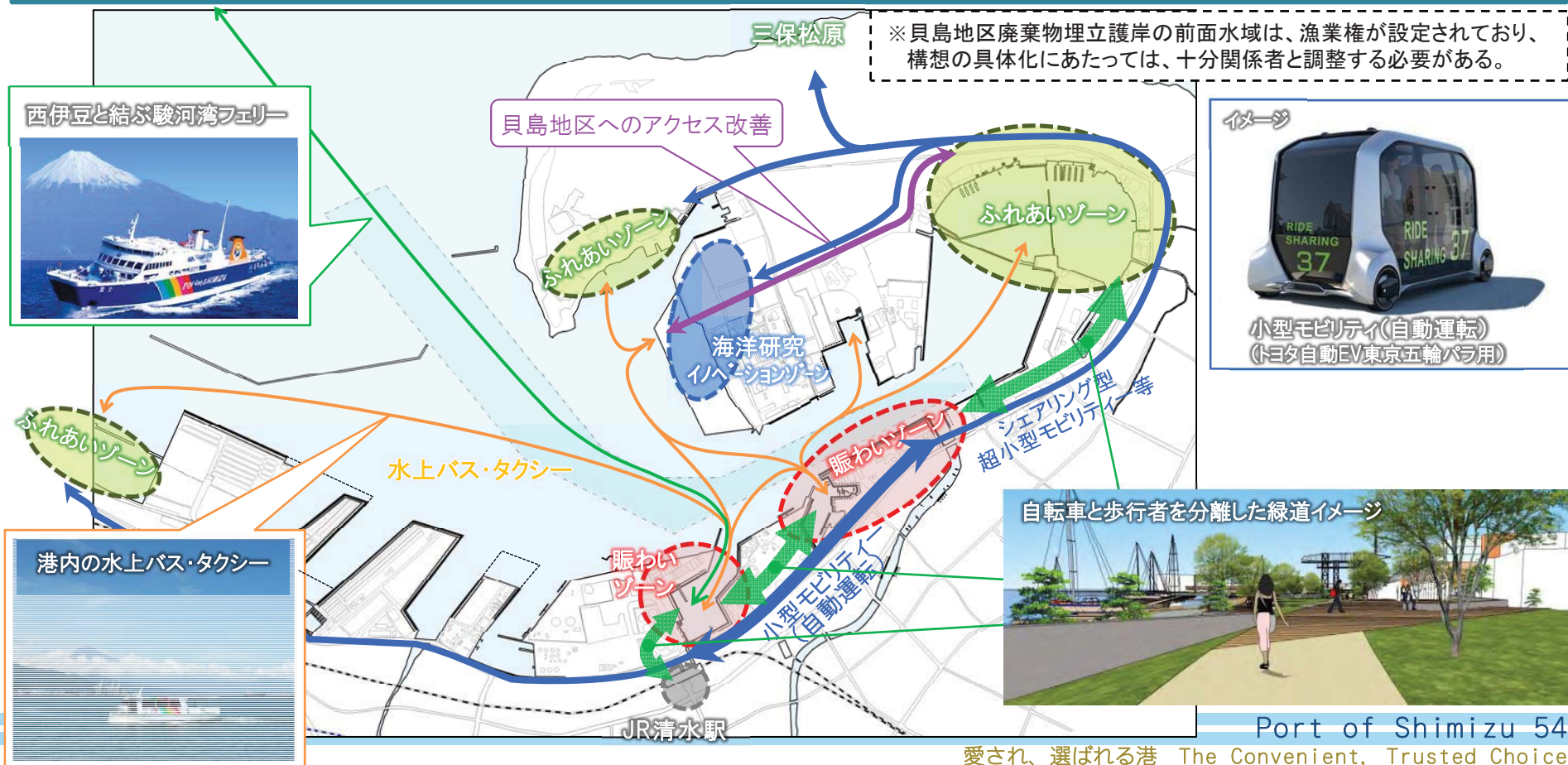
## 目指すべき方向性⑬

# 連続性・安全性に配慮した人流動線の確保とアクセス性の向上

施策⑬-1: 小型モビリティの自動運転の活用と各地区の賑わい空間との連携

施策⑬-2: 各拠点間を接続する緑道の導入

- 海岸線沿い各地区の賑わい拠点を結ぶ回遊動線、水上バスなどの海上交通を充実させ、陸上と海上の交通拠点を結ぶことで、訪れる人々のアクセス性の向上を目指す。
- 小型モビリティについては、自動運転技術、シェアリング型モデルの活用が考えられる。
- 駅、賑わいゾーン、ふれあいゾーンなどを緑道で接続し、美しい人流動線を目指す。



## 目指すべき方向性⑭

# 良好な環境・景観の創出

## 施策⑭-1:海浜・藻場の再生や生き物の生息場づくり

- 干潟やアマモ場等の造成による、ブルーカーボンへの寄与(Co2削減)や環境改善を目指す。
- 人工磯・干潟等を整備し、磯遊び等が可能な環境を再生し、市民が水辺にふれあう空間の形成を目指す。

◇ふれあいゾーンの棲み分け



## 磯遊びが可能な環境の再現やブルーカーボンへの寄与を目指す

### ◇折戸湾の現況

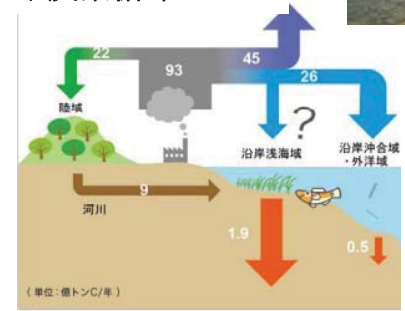
環境項目	現況	可否
水深	1~5m	○
砂面変動	流速より判断	△
水温	19~28℃	○
透明度	1~4m	○
塩分	湾内で河川の流入等を考慮	○
底質粒度組成	一部を除き木片混じりの粘土質・シルト	×
漁業の状態	底曳網漁無し	○

### ◇折戸湾における藻場造成の適性

○折戸湾の藻場造成にあたり、水温や水深等の物理的環境や競合生物等の生物的環境においては特段問題ない。  
 ○一方、科学的環境として、砂分主体の底質が望ましいが、海底面のほとんどで、木皮混じりの粘土質・シルト層が約1m前後堆積しているが、一部水際部に木皮堆積のない適地がある。  
 ○その他の場所で生育を試みる場合は覆砂等が必要となる。



### ◇炭素循環イメージ



排出されたCO<sub>2</sub>のうち一部が海洋(26億t-C/年)に吸収される

出典:「ブルーカーボン」(地人書館)

# 良好な環境・景観の創出

## 施策⑭-2: 美しい景観の創出

- 世界遺産「富士山」を仰ぎ、「三保松原」に抱かれた清水港は、類まれな『場』の力を有しており、美しい景観を後世に残すことを念頭においた空間づくりを継続して行っていく。
- 四半世紀以上にわたる「清水みなと色彩計画」では、全国に先駆けて民間企業や行政の連携により、富士山に調和した美しい港湾景観の形成が行なわれてきた。

港内様々な視点場から美しい富士山を望む



『清水港・みなと色彩計画』は、色彩により霊峰富士山の自然景観と人工(港湾)景観の調和による美しいみなとづくりを目指した産学官民協働による取り組みです。

平成2年に20代～60代女性23名が「暮らしの視点」から港を見直した「レディース・マリン・フォーラム」による調査・研究からの「美しい港づくり」の提言を受け、平成3年に「清水港・みなと色彩計画策定委員会」により色彩計画が策定されました。

平成4年からは色彩計画の推進に向けて、港湾関連企業、学識、行政及び市民により構成される「清水港・みなと色彩計画推進協議会」が設置され、計画推進の立案を行っている。

### 配色の方針

清水港を地域の特性に応じて景観上のまとまりをもった8つのゾーンに分け、各ゾーンの特徴を生かすような配色を決定しています。



<b>シンボルカラー</b> 清水港全域を代表する色。リードカラーとしてサイン計画やイベント等、臨海地区内にある施設には、どこか必ず使用していただきたい色。	<b>シンボルカラー</b>  10B7/8 N9.5
<b>ベースカラー</b> 屋根や壁面等、広い面積をもち、面的に使用される色。	
<b>アクセントカラー</b> 配色全体の中で線的、点的に使用し、アクセントの役割をもつ色で、デザイン性を高める色。	
<b>アクセサリカラー</b> 企業のCIカラー。※1アクセントカラーとともに線的、点的に、できる限り最小限の部位に使用する色。	

※1 CIカラーは Corporate Color の略であり、企業や団体等の組織を象徴する色。



(上段の図) 明治24年海軍水路部刊行「清水港海図」より『対景図』

清水海上保安部提供

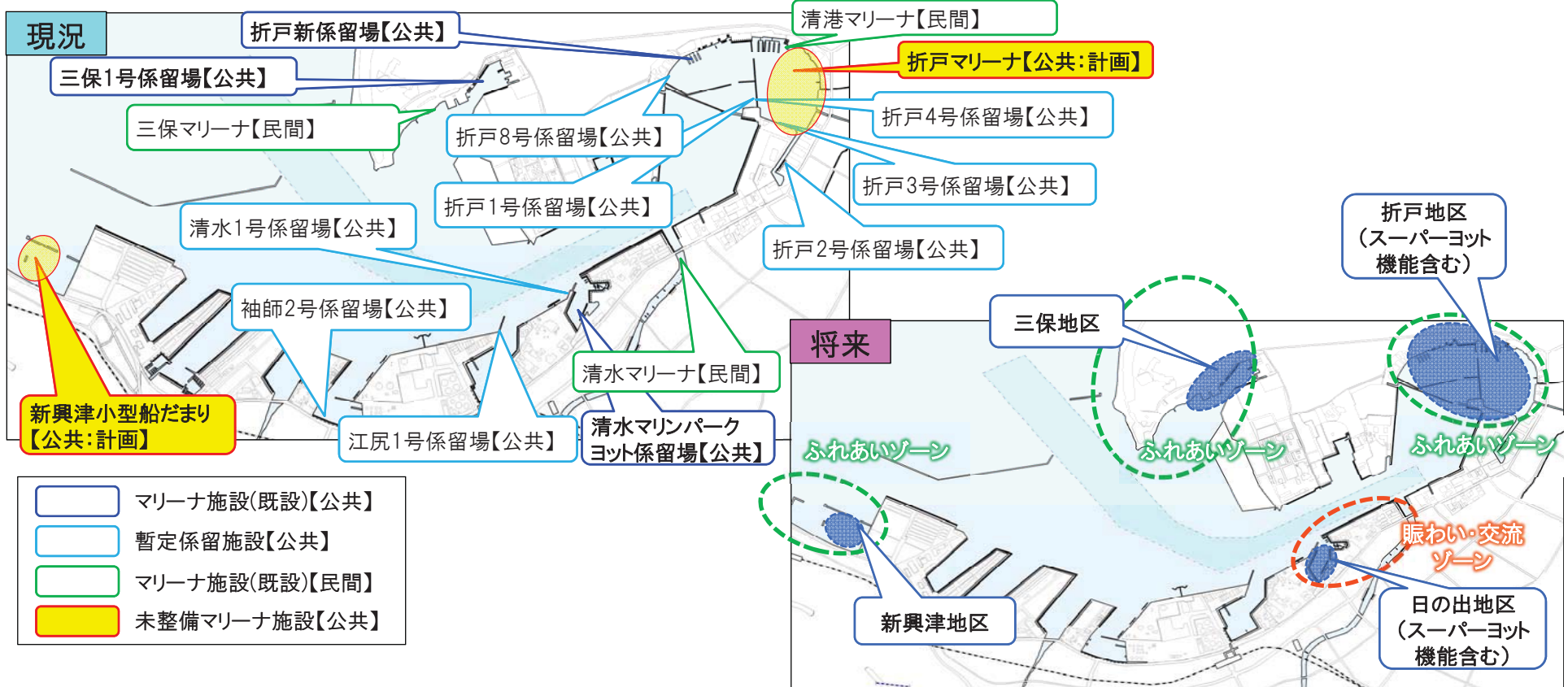
(下段の写真) 現在の清水港 → 100年以上の時を経ても変わらない三保松原と山並みの風景

## 目指すべき方向性⑭

# 良好な環境・景観の創出

## 施策⑭-3: プレジャーボートの適正配置

- 清水港内全体では746隻のプレジャーボートが存在し、そのうち150隻は公共の暫定係留施設に係留している。
- 4地区の公共マリーナ施設をプレジャーボートの拠点とし、暫定係留施設に係留しているプレジャーボートを適正配置することで、水域の景観改善を目指す。
- 折戸湾内では、民間のマリーナと連携しながらマリーナ機能を拡充させることで、清水港内のプレジャーボートの一大拠点化を目指す。



## 目指すべき方向性⑮

# 防災・減災機能の強化

## 施策⑮-1:津波防災対策の推進、無堤区間の早期解消

- 静岡県では、レベル1の津波に対しては施設整備によるハード対策、レベル2(最大クラス)の津波に対してはハード対策とソフト対策を組み合わせた「多重防御」により、被害を最小化することを目指して津波対策を推進している。
- また、背後市街地における想定浸水区域についての対応としては、静岡市により、ハザードマップの公表、避難ビルの指定、避難タワーの整備などが進められている。

### ■地震津波に関する用語イメージ

レベル1の地震・津波	発生頻度が比較的高く(約100~150年に1回)、発生すれば大きな被害をもたらす地震・津波(東海地震、3連動地震(東海・東南海・南海地震)など)
レベル2の地震・津波	発生頻度は極めて低い、発生すれば <b>甚大な被害</b> をもたらす最大クラスの地震・津波(南海トラフ巨大地震)

### ■清水港(静岡県)において推進している津波防護対策のイメージ

- ◆レベル1: 人命・財産の保護、地域経済活動の安定化、生産拠点の確保の観点から、津波防護施設を整備
- ◆レベル2: レベル1に対する津波防護施設により被害軽減を図るとともに、レベル1を超える津波に対しては、避難を中心とするソフト対策を推進



### 【ハード対策】



防潮堤の整備



照明塔兼用津波避難施設

### 【ソフト対策】



誘導標識設置



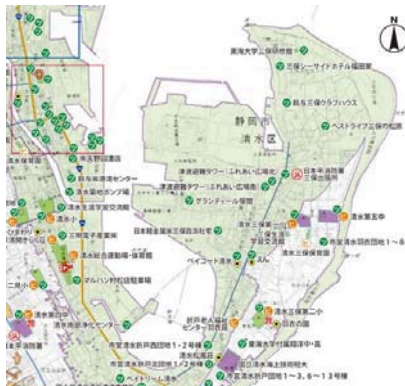
津波避難所指定



◆避難訓練で避難動線を調査 ⇒避難経路

### 臨港地区外

### ■静岡市公表のハザードマップ



■避難ビルの指定



■避難タワーの整備

## 目指すべき方向性⑮

# 防災・減災機能の強化

## 施策⑮-1: 津波防災対策の推進、無堤区間の早期解消

- 江尻・日の出地区については、江尻・日の出地区津波防護施設整備計画(H27.12)において、無堤区間2.9kmの解消に向けた津波・高潮の防護ラインを設定した。今後も引き続き防護施設の整備を進め、無堤区間の早期解消を進める。
- 無堤区間の解消を清水港長期構想の中期的目標とする。

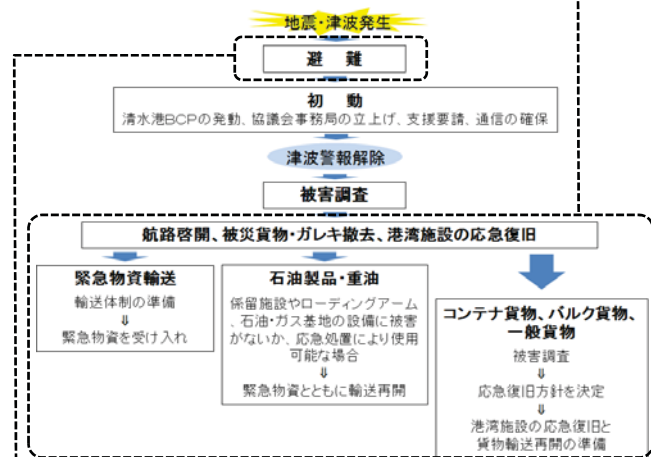


# 防災・減災機能の強化

## 施策⑮-2:みなとBCPの改善

- 地震防災対策におけるソフト施策の一環として“みなとBCP”を策定し、地震後、港湾の機能を早期に復旧させるため、事前対策や被災後の対応を整理。
- 事前対策や訓練の実施、継続的な計画の見直しなどにより、引き続き災害への備えを進めていく。

### ■地震発生から輸送再開までの流れ



### ○避難誘導計画(興津・袖師地区の例)



### ○みなとBCPの復旧目標(L1)

貨物	考え方	目標復旧時期(発災後の時期)
緊急物資	・3日後までに新興津1号岸壁を含む5岸壁以上を使用可能とする。	3日後
コンテナ貨物	・新興津2号岸壁を免震ガンリ-クレン2基を応急復旧し、新興津コンテナターミナルを暫定供用する。	2週間後
バルク貨物	・荷主企業の復旧状況と荷役機械やサイロの復旧状況に合わせて岸壁等を復旧する。 ・岸壁と荷役機械の被害が軽微な場合に2週間後の供用再開を目指す。	2週間後
石油・ガス	・石油・ガス基地の復旧状況に合わせて、優先的に航路啓開を実施する。	3日後
一般貨物	・緊急物資輸送が落ち着いた後の耐震強化岸壁や、応急復旧により使用可能となる岸壁を使用し輸送を再開する。	—

### ○みなとBCPの復旧目標(L2)

貨物	考え方	目標復旧時期(発災後の時期)
緊急物資	第一段階 3日後までに新興津1号岸壁と興津1・2号岸壁を使用可能とする。	3日後
	第二段階 5日後までに興津11・12号と日の出4・5号岸壁を使用可能とする。	5日後
コンテナ貨物	第一段階 ヤードの一部の応急復旧を2週間で完了、ガンリ-クレンの代替としてクロ-クレン等を導入し、新興津1号岸壁を使用して内航コンテナから供用再開する。	2週間後
	第二段階 免震ガンリ-クレン2基を復旧し、外航コンテナの荷役を開始する。内航コンテナは袖師CTで取扱いを開始する。	3ヶ月後
バルク貨物	・荷主企業の復旧状況と荷役機械やサイロの復旧状況に合わせて岸壁等を復旧する。	—
石油・ガス	・石油・ガス基地の復旧状況に合わせて、優先的に航路啓開を実施する。	5日後
一般貨物	・緊急物資輸送が落ち着いた後の耐震強化岸壁や、応急復旧により使用可能となる岸壁を使用し輸送を再開する。	—

### ○(参考)すでに行われている事前対策実施状況





## 目指すべき方向性⑮

# 防災・減災機能の強化

## 施策⑮-3:耐震強化岸壁の整備

○東日本大震災では、民間のフェリーやRORO船が自衛隊などの人員、車両、建設機械等を緊急輸送し、被災地での救援・復旧活動の大きな足がかりとなった。また、ホテルシップ等による入浴・洗濯・食事等の被災者生活支援活動も重要であり、それらの活動を行う船舶に対する受入対策としての耐震強化岸壁の整備は極めて重要である。

### ■東日本大震災におけるフェリーやRORO船による緊急物資輸送活動



熊本地震や西日本豪雨災害、北海道胆振東部地震などで生活支援活動を行ったフェリー「はくおう」



出典：防衛省HP

はくおうの入浴施設



出典：防衛省HP

災害支援船舶による食事支援のイメージ



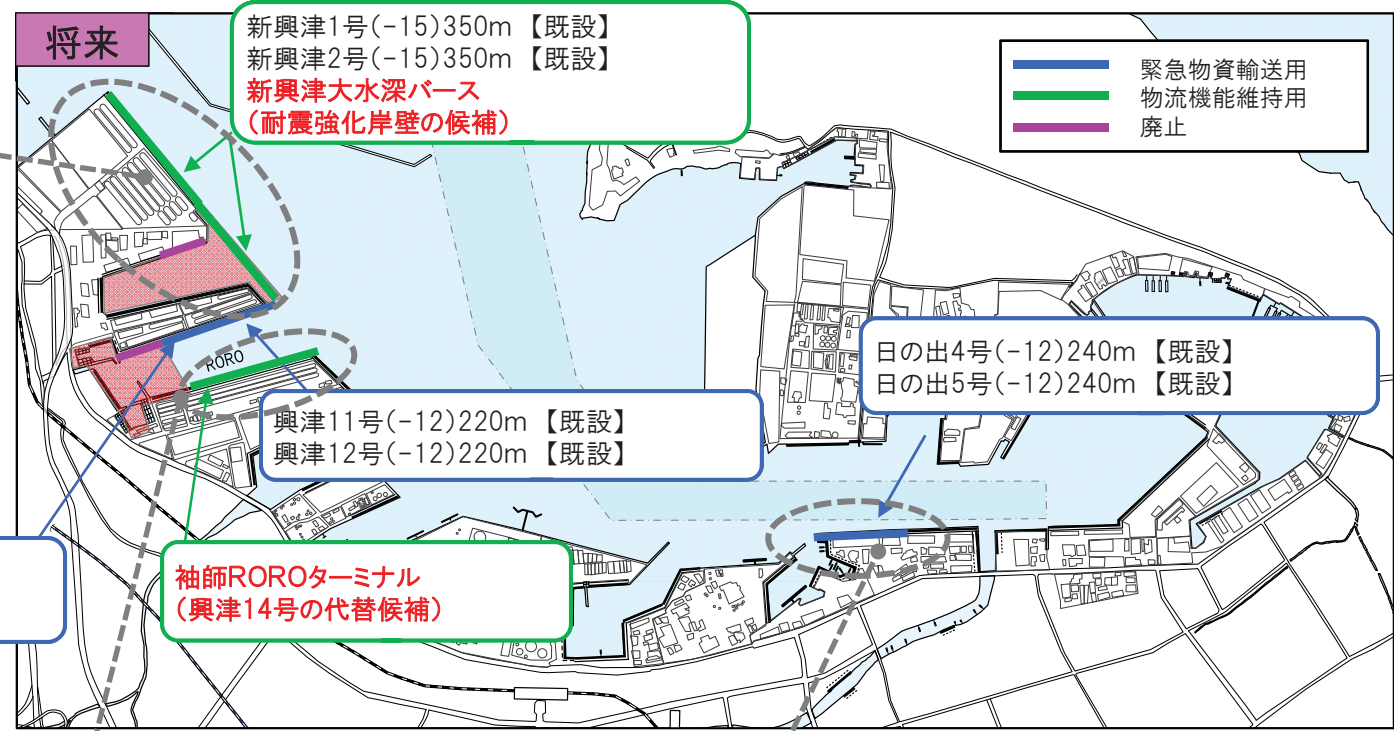
出典：国交省HP

# 防災・減災機能の強化

## 施策⑮-3:耐震強化岸壁の整備

- 清水港の耐震強化岸壁整備計画は、緊急物資輸送用6B(うち4B既設)、物流機能維持用2B(既設)の合計8B。
- 将来的には、袖師第一埠頭基部の埋立に伴い廃止される興津14号岸壁の代替候補として、袖師埠頭に物流機能維持用の3B(緊急物資輸送用との併用)を想定するとともに、新興津大水深バースは新たな物流機能維持用耐震強化岸壁の候補として想定する。

◇コンテナ機能の低下は、背後圏企業のサプライチェーンに重要な影響を与える。  
 ◇地震後の速やかな企業活動の再開をみなとBCPとの連携によりサポートする施設として、新興津ふ頭の、物流機能維持用耐震強化施設としての整備推進を目指す。



興津13号(-10)185m【計画】  
 興津14号(-10)185m【廃止】

袖師ROROターミナル  
 (興津14号の代替候補)

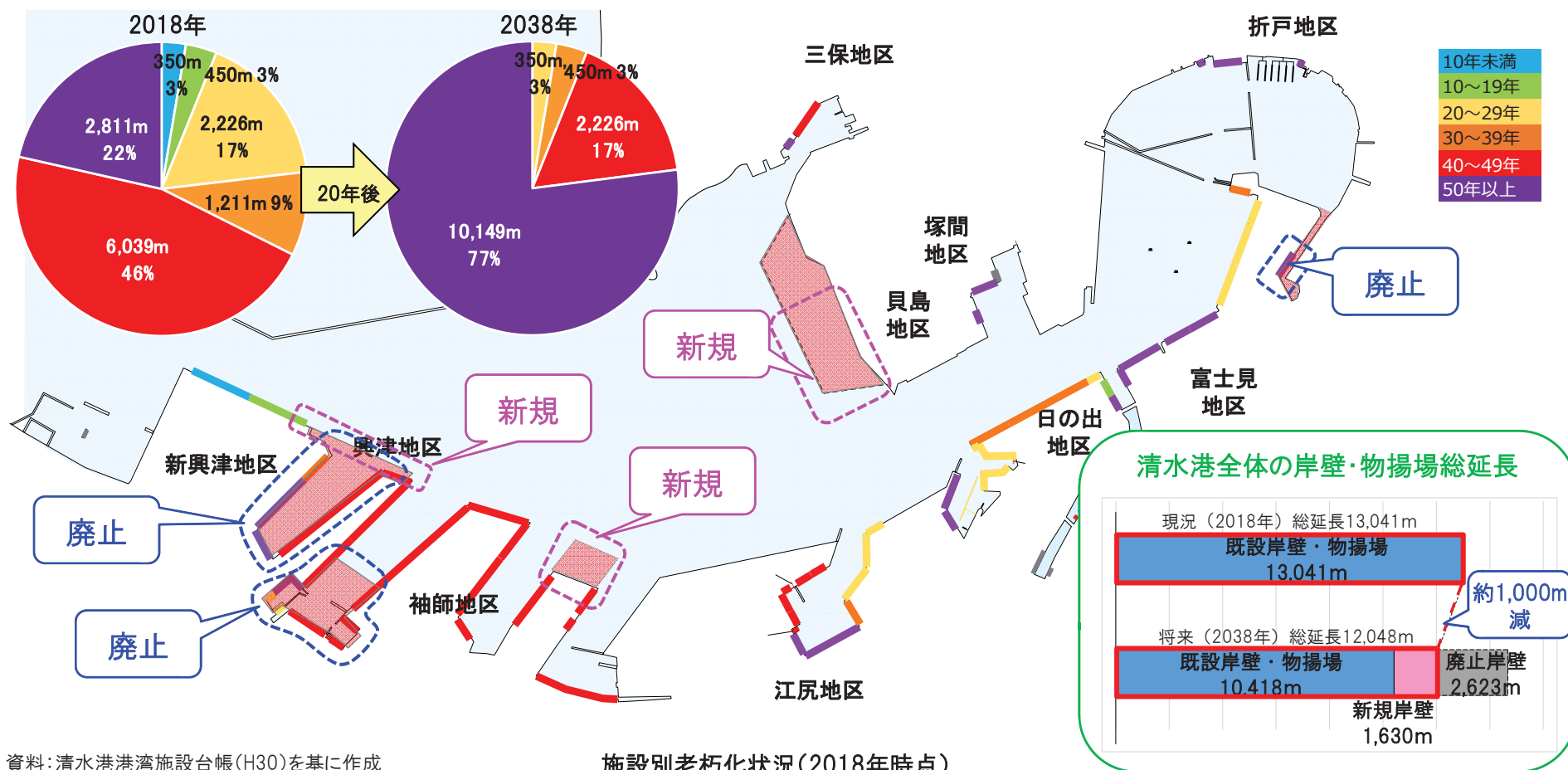
◇旅客船やフェリー、RORO船については、被災時の緊急物資輸送のほか、被災者の生活活動の支援にも大きく役立つ重要な船舶であり、それらの船舶を受け入れる施設の確保が極めて重要。  
 ◇日の出ふ頭の旅客船埠頭の耐震強化岸壁は継続するとともに、有事の際におけるROROやフェリーの十分な受入を念頭に、袖師ふ頭ROROターミナルの耐震化を目指していく。

## 目指すべき方向性⑬

# 既存ストックの戦略的維持管理の推進(スクラップアンドビルド)

## 施策⑬-1:老朽バースの段階的な長寿命化対策や埋立による施設廃止

- 清水港の公共岸壁は建設後、50年以上の施設が現在の22%から、20年後には77%への急増が見込まれていることから、老朽バースの長寿命化対策を実施。
- 埋立による施設の廃止により、将来的な維持管理・更新コストの縮減を目指す。



※対策の実施にあたっては、現機能の運用に支障が出ないように配慮する。