

第4章 交流・生活・環境機能の施策の方向

4. 1 交流機能の強化

4. 1. 1 外内航クルーズ船等受入体制の強化（専用ターミナルの確保）

【現状認識】

清水港には、国内最大級の旅客船である「飛鳥Ⅱ」をはじめ、国内外のクルーズ船が毎年継続して10隻程度入港しており、日の出4・5号岸壁（水深12m）を利用している。田子の浦港には、平成24年8月に「ふじ丸」が中央埠頭にツアークルーズ船として初入港した。御前崎港には、「ふじ丸」が平成16年に2回、平成20年に1回、平成21年に1回入港している。このように、駿河湾港において、清水港を中心にクルーズ船の寄港が拡大しており、全国の港湾においてもクルーズ船の寄港数は増加傾向にあるとともに、10万GTを超える超大型豪華クルーズ船の入港も増えている。特に、中型～大型クルーズ船によるアジアの港を巡るショートクルーズが人気で、日本へは中国人や台湾人の観光客が多い。

ここの中、平成25年6月に「富士山」が世界文化遺産に登録され、また、富士山を望む三保半島の景勝地「三保松原」が構成資産の一つに登録されたことにより、これら世界文化遺産を海から眺める情景を有する駿河湾は絶好の観光資源であり、国内外にアピールする上で大きなセールスポイントとなる。

【目標・整備方針】

このような状況を踏まえて、クルーズ船の寄港促進に向けた港湾機能を強化することを目標とし、交流人口の増加による臨海部のにぎわい創出と駿河湾海上ネットワークへの接続による伊豆半島の観光活性化に貢献するため、外内航クルーズ船の受入体制を強化することを整備方針とする。

【施策の方向】

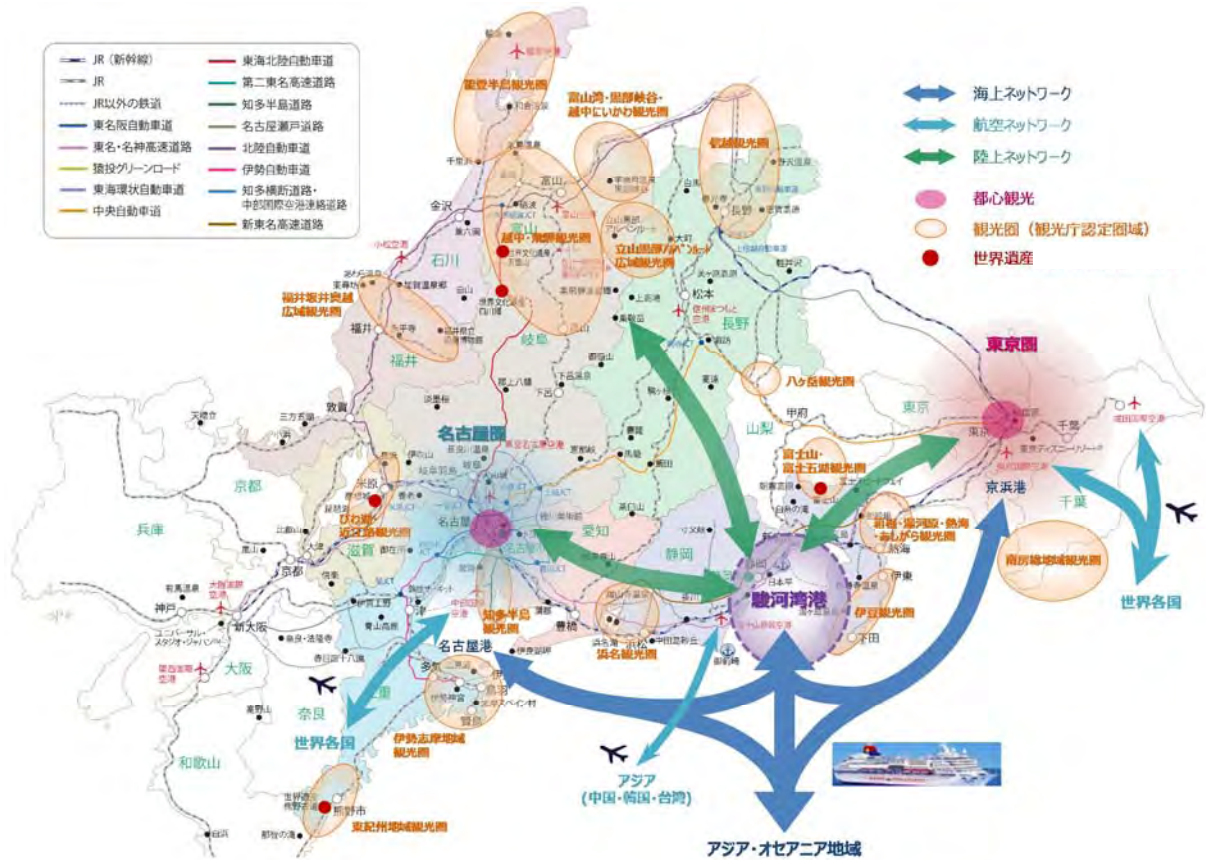
アジア域内のクルーズ需要増と「富士山」の世界文化遺産登録を背景に、駿河湾港において国内外クルーズ船の誘致を促進していく。また、駿河湾港を海の玄関として機能強化し、伊豆半島や富士山等の地域の観光資源ならび長野・山梨等の内陸県の観光資源、東京圏や中部圏の大都市観光資源との広域観光連携を構築していくものとする。

清水港日の出埠頭においては、国内外クルーズ船の専用ターミナルを整備するとともに、田子の浦港や御前崎港においては、貨物埠頭を利用したクルーズ船誘致策を展開する。

クルーズ船の寄港にあわせて、食材をはじめとする県産品の試食・販売や地元産業のPR活動等、工夫を凝らした魅力ある「おもてなし」を、官民が連携して取り組んでいく。



図 4-1 清水港における旅客船専用埠頭の位置



資料：中部広域観光推進協議会ポータルサイト「広域アクセスマップ」をもとに作成

図 4-2 駿河湾港を活用した広域観光連携のイメージ

4. 1. 2 湾内海上ネットワークの構築と対応施設の確保

【現状認識】

清水港と西伊豆の土肥港を結ぶ「駿河湾フェリー」が1日4便就航しており、日の出埠頭日の出5号岸壁を暫定的に利用している。フェリー航路の延長約30kmが「県道223号(一般県道清水港土肥線)」として認定されており、観光・交流振興を目的とした海上区間の県道認定は全国初となる。平成25年6月に「富士山」が世界文化遺産に登録され、「三保松原」がこの構成資産の一つに登録されたことにより、三保松原の観光入込客数が増加している。また、増加が期待される観光客の駿河湾フェリー利用をねらった運賃割引サービス(期間限定)が実施され、利用台数の増加となって効果が出ている。このような観光ポテンシャルの増加を、伊豆地域をはじめ県内に広く拡大していくためには、駿河湾内の海上ネットワークの活用と充実が課題となっている。

【目標・整備方針】

このような状況を踏まえて、伊豆地域を主体とした観光振興を図ることを目標とし、駿河湾内の新たな海上交通ネットワークを構成するフェリーや旅客船を誘致することを整備方針とする。

【施策の方向】

「富士山」の世界文化遺産登録と「三保松原」が構成資産の一つに登録されたことによる観光客の増加を、伊豆地域をはじめ県内に広く拡大していくため、西伊豆地域の港を連絡する海上交通バスとの接続に配慮して、駿河湾西岸地域と西伊豆地域の港を結ぶ新たなフェリーや旅客船航路を開設し、駿河湾横断の海上交通ネットワークの強化を図る。

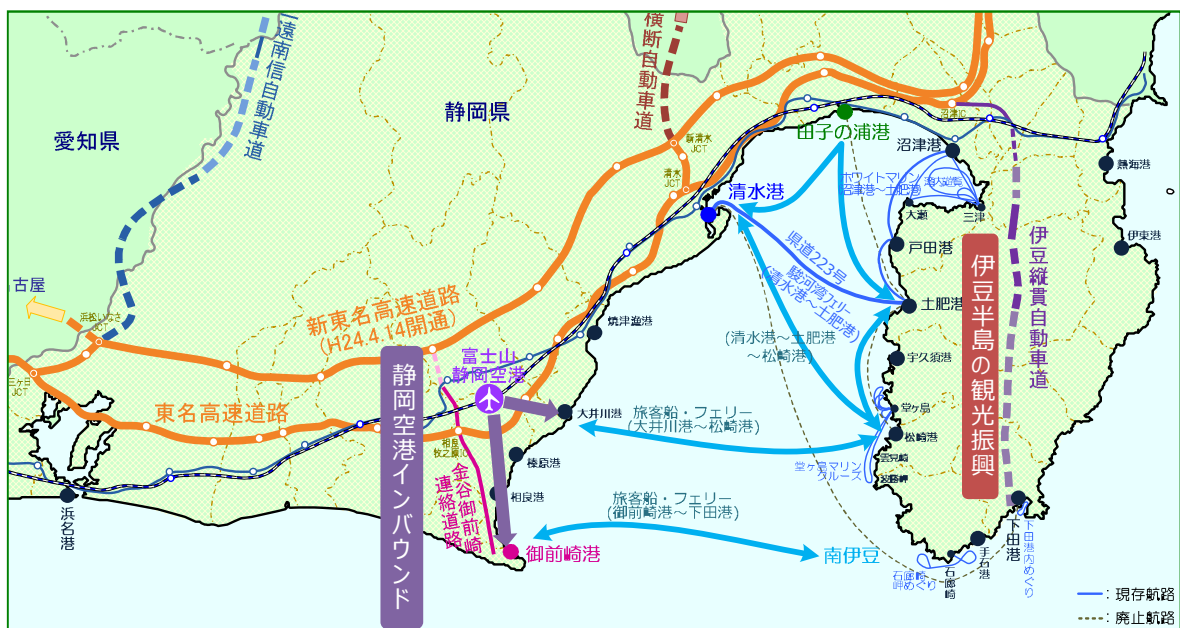


図 4-3 駿河湾内の海上ネットワークの構築イメージ

4. 1. 3 交流・観光施設の拡充（観光コンテンツの充実）

【現状認識】

駿河湾港には、卸売市場や商業・イベント施設、シンボル緑地など、多彩で豊富な交流・観光施設が整備され、県内外からの観光客など多くの利用者で賑わっている。各港では、それぞれの特徴を活かして、水産物の直売所や魚食レストランの設置、集客イベント等が展開されており、地元の水産振興と観光との連携による賑わいづくりに取り組んでいる。

【目標・整備方針】

このような状況を踏まえ、観光交流人口の増加による地域振興を目指し、利用者のニーズを的確にとらえた観光・交流施設の拡充と、水産振興と観光との連携等によるソフト施策の充実を図ることを整備方針とする。

【施策の方向】

清水港の日の出地区においては、貨物を袖師地区にシフトすることにより、背後上屋の移転や他機能へ転用を図り、港の見学や集客ゾーンを創出するとともに、旅客船やフェリーターミナルの拡充、専用化を進めるものとする。

江尻地区においては、JR清水駅との近接性を活かし、駿河湾遊覧や新たな水上バス航路の導入など海上ネットワーク基地としての機能を拡充する。また、これらの地区間に歩行者動線を確保し、交流空間の連続性を向上させるとともに、背後市街地との連携、回遊性の向上に努めていくものとする。

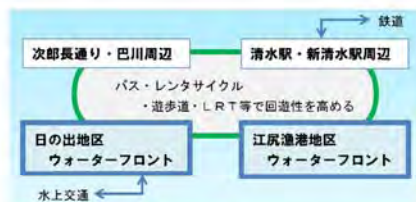
日の出地区及び江尻地区の交流拠点の拡充にあたっては、静岡市が検討を進めている「清水都心ウォーターフロント活性化プラン」と連携を図りつつ取り組んでいくものとする。

また、交流・観光施設の拡充とともに、大型貨物船や荷役活動の見学を通じた「港湾活動の見せる化」による観光資源化や、大型クルーズ船寄港時の情報発信力の強化を図り、観光客の集客・誘致に取り組んでいく。

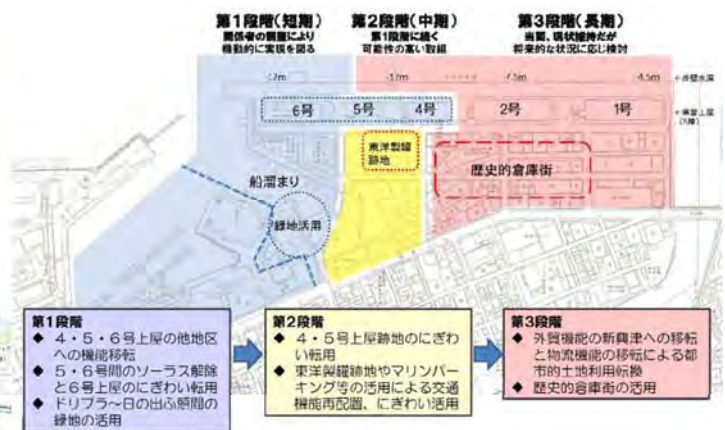


図 4-4 清水港日の出・江尻地区のにぎわい拠点形成の方向

基本理念：「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」の活性化



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



(出典)「H24 静岡市清水都心ウォーターフロント活性化検討(平成 25年 4月)」より抜粋

図 4-5 清水都心ウォーターフロント活性化プラン

田子の浦港の富士地区においては、遊歩道や自転車道の設置等により、市街地から漁港区・海浜緑地へのアクセス道路を改良するとともに、漁港区と海浜緑地を結ぶアクセス道路についても改良し、市街地から海浜緑地へのアクセス性を向上させる。漁港に近接した位置に水産イベント対応空間を確保し、イベントの拡充や来訪者の利便性を向上させることで、水産・観光振興に貢献していくものとする。

交流・観光施設の拡充とともに、大型貨物船や荷役活動の見学等を通じて「港湾活動の見せる化」により観光資源化を図り、観光客の集客・誘致に取り組んでいく。本港は、大型貨物船の航行を間近で見学できる全国でも希な港湾であり、これを観光資源化するため、船舶の入出港情報を常時発信し、新たな観光客の誘致に貢献していくものとする。



図 4-6 田子の浦港のにぎわい拠点形成の方向

御前崎港の中央埠頭においては、伊豆方面とのフェリー・旅客船発着施設の整備等により、湾内海上交通ネットワーク機能を形成する。

中央埠頭に隣接する御前崎地区においては、水産振興による賑わい空間の創出や水産業の6次産業化による新たな観光資源の創出を図り、漁港区を含めた交流・観光機能への転換を図る。さらに、下岬地区においては、御前崎オートキャンプ場やウインドサーフィンなど人工海浜を核としたにぎわいの創出を図るものとする。

また、交流・観光施設の拡充とともに、大型貨物船や荷役活動の見学等を通じて「港湾活動の見せる化」により観光資源化を図り、観光客の集客・誘致に取り組んでいく。



図 4-7 御前崎港のにぎわい拠点形成の方向

4. 1. 4 港湾緑地、海浜の整備促進

【現状認識】

清水港の既設緑地は日の出地区清水マリンパークのみで、計画中の港湾緑地・海浜は未整備である。新興津地区にはかつての興津海岸の再生を目的とした人工海浜と背後の海浜緑地が整備中である。新興津人工海浜は、全長 800mのうち第1期分の 400mを平成 19 年

5月に着工し、平成20年代後半に完成予定である。田子の浦港の既設緑地は8.8ha、未整備の緑地は15.2haとなっており、港口部両側の海岸沿いには親水緑地が計画され、そのうち港口右側の富士海岸に“ふじのくに田子の浦みなと公園”が整備中である。御前崎港にはマリナーパーク御前崎（人工海浜）等の25.4haの緑地が整備済みであり、さらに13.9haの緑地が計画中となっている。

【目標・整備方針】

このような状況を踏まえて、憩いの空間の拡充と水辺の環境や景観の向上を図ることを目標とし、駿河湾港各港において港湾緑地や海浜の整備を促進する。

【施策の方向】

清水港においては、新興津地区の人工海浜の整備を促進するものとし、「清水港新興津地区人工海浜緑地基本計画検討委員会」で承認された基本計画に基づき、美しい海岸の再生と賑わい空間づくりを着実に進める。折戸湾の水際は、自然石護岸、水際線プロムナード等による海浜緑地の整備を行い、自然再生とミチゲーションを進めるものとする。また、折戸湾の水域活用については、三保半島の地域振興の視点を含め市民協働のもと検討を行う。

田子の浦港や御前崎港においては、未着手の港湾緑地について地元ニーズを適切に把握しつつ整備を進めるものとする。

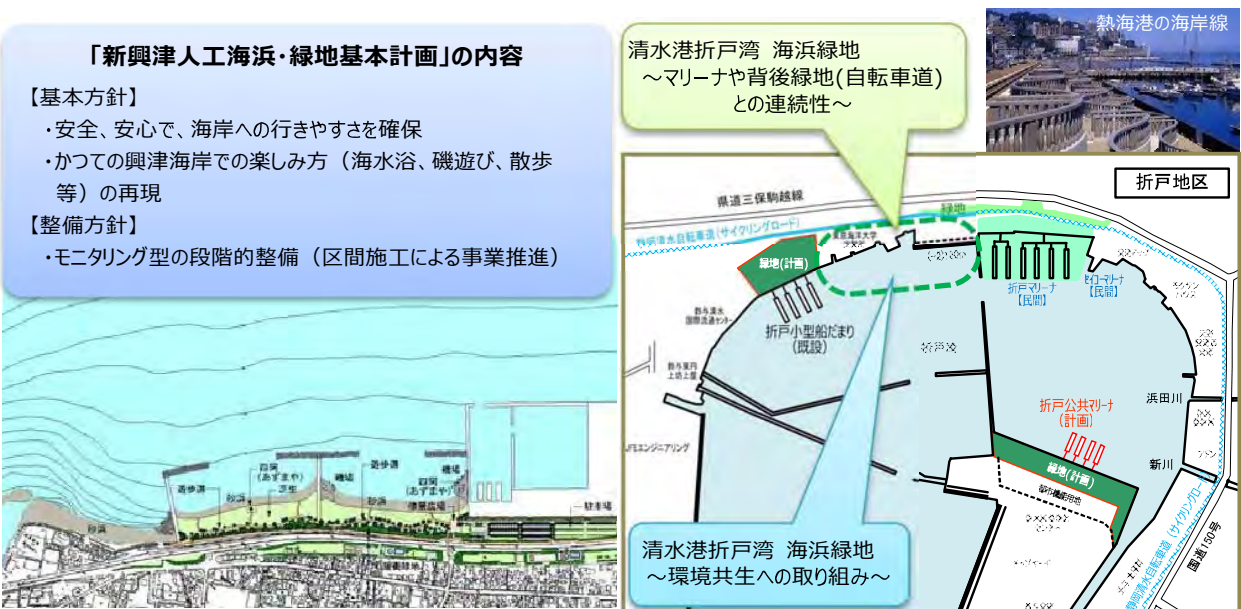


図 4-8 清水港新興津地区人工海浜・緑地の整備イメージ



図 4-9 清水港折戸地区の自然再生イメージ

4. 2 レクリエーション機能の強化

4. 2. 1 プレジャーボート収容施設の確保と海洋レジャー産業の導入空間の確保

【現状認識】

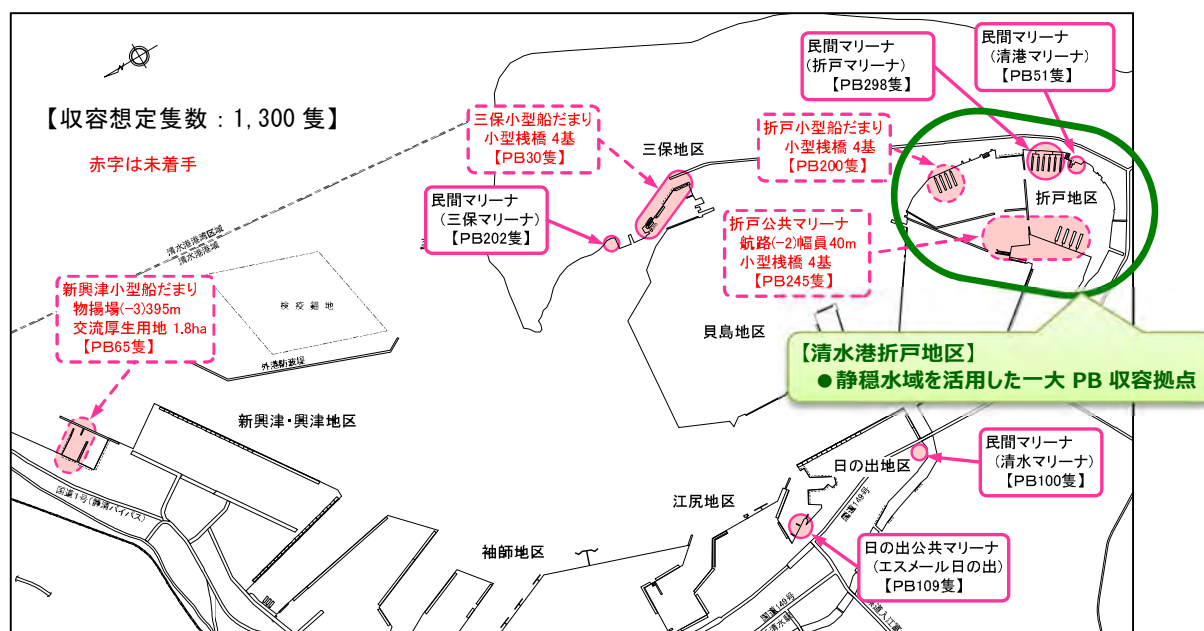
清水港では、平成 25 年 12 月時点で 831 隻のプレジャーボート（以下、PB）が係留しており、うち民間マリーナ収容艇が 346 隻、公共施設収容艇が 485 隻である。現在の港内 PB 係留隻数は、収容計画を変更した平成 20 年当時（1,021 隻）に比べ、約 2 割減少している。田子の浦港内には、平成 25 年 9 月時点で港奥部の沼川河口付近に 83 隻（うち港湾区域 41 隻）の PB が放置艇となっている。御前崎港では、港湾計画上の収容計画隻数 770 隻のマリーナが計画されており、うち 200 隻の収容施設が整備され、平成 25 年 11 月末時点で 175 隻が係留している。

【目標・整備方針】

このような状況を踏まえて、PB の安全かつ適正な係留と港内の安全性向上や良好な水域空間を確保することを目標とし、PB 係留施設の確保と、海洋レジャーの集客性を生かした商業機能等の海洋レジャー産業を誘致することを整備方針とする。

【施策の方向】

清水港においては、散在する PB を地区ごとに集約・収容することを基本方針に、PB 隻数の将来需要を見直し、新興津地区や折戸地区、三保地区における係留計画の再検討を行い、PB 係留機能を強化する。折戸地区では、民間マリーナも合わせた PB エリアとして整備を進め、海洋レジャー産業の導入や親水空間としての新たな利用も含めた海洋性レクリエーション活動の拠点づくりを目指すものとする。



資料：清水港港湾計画(平成 16 年 7 月改訂)資料より作成

図 4-10 清水港の現行港湾計画における PB 収容計画

田子の浦港においては、既定計画どおり依田橋地区の船だまりを整備し、沼川兩岸の放置艇を收容する。



資料：田子の浦港湾計画(平成22年3月軽易な変更)資料より作成

図 4-11 田子の浦港の現行港湾計画におけるPB收容計画

御前崎港においては、マリーナの整備と利用促進を図り、海洋レジャー産業の導入とあわせて、マリーナ機能を中心とした海洋性スポーツ拠点の形成について検討する。



図 4-12 御前崎港のPB收容施設の展開方向

このように、駿河湾港3港におけるPB係留施設の拡充を進めるとともに、地方港や漁港も含めた駿河湾内の各港をクルージングできるようなPB回遊ネットワークの仕組みづくりについても検討を行うものとする。

4. 3 自然環境の保全

4. 3. 1 水質・底質改善の継続

【現状認識】

清水港折戸湾の底質は、平成 23 年 3 月調査では、ダイオキシン類や水銀、PCB ほか海洋汚染防止法の規定による全ての分析項目で水底土砂に係る判定基準値を下回っている。湾内の木皮堆積状況は、木皮だけが密集する堆積層は確認されず、シルト層に混在する状況が確認され、第 1 水面貯木場では水域全体に木皮を含む層が広がっている。田子の浦港の底質（ダイオキシン類）浄化対策の進捗状況は、平成 25 年 3 月現在、汚染底質全体の約 54.2 万 m³ のうち約 40.8 万 m³ が既に浚渫除去済みであり、進捗率は 75.4%となっている。

【目標・整備方針】

このような状況を踏まえて、港内の海域環境を維持、保全することを目標とし、浚渫土砂等を適正に処分することを整備方針とする。

【施策の方向】

清水港折戸湾水域においては、海辺のレクリエーションや海浜緑地によるにぎわい創出とともに自然再生を図るため、覆砂処理等を行い水質・底質の向上に取り組む。

田子の浦港の中央航路及び泊地においては、水質・底質の改善に向けた浄化対策を継続して取り組むものとする。

4. 3. 2 海洋投棄に代わる土砂処分場の確保

【現状認識】

静岡県内港湾においては、年間約 30 万～50 万 m³ の浚渫土砂が発生しており、平成 23 年では田子の浦港が約 23 万 m³、清水港が約 20 万 m³ となっている。主に田子の浦港は維持浚渫、清水港は港湾整備による発生土砂であり、港内の養浜や埋立用として処分されている。港湾発生土砂の海洋投棄処分は、ロンドン条約による厳しい規制を受け年々縮小しており、平成 23 年は約 1 千トとわずかな量まで減少している。

【目標・整備方針】

このような状況を踏まえて、維持浚渫等による建設発生土砂への対応を図ることを目標とし、建設発生土砂を受け入れる土砂処分場を確保することを整備方針とする。

【施策の方向】

港内における受入可能エリアが限定されているなか、今後とも継続する維持浚渫等による建設発生土砂については、海洋投棄に代わる土砂処分場を適切に確保するものとする。

具体的には、清水港では、貝島地区廃棄物処理用地及び興津第1、第2埠頭間の埋立計画で対応する。御前崎港では、既定計画における西埠頭整備に伴う埋立エリアで対応するものとする。これらの貴重な土砂処分場を有効かつ効率的に活用し、各港の連携により駿河湾港の土砂処分需要に対応していくものとする。



図 4-13 清水港の土砂処分場の確保イメージ



図 4-14 御前崎港の土砂処分場の確保イメージ

4. 3. 3 港湾における再生可能エネルギー利用の促進

【現状認識】

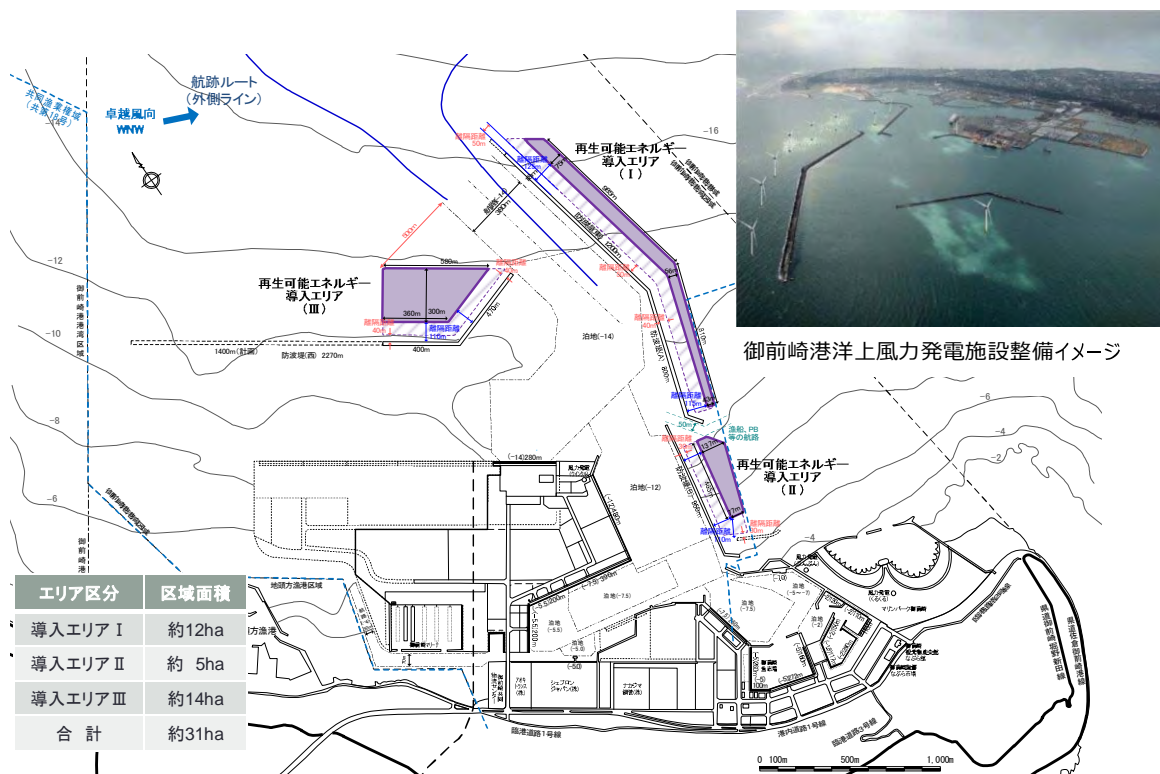
駿河湾港の臨海部では、風力発電施設や太陽光発電施設の設置・建設が進んでいるほか、相良港や御前崎港の海域において越波型波力発電の実証実験が行われているなど、自然エネルギー導入の動きが活発化している。御前崎港では「御前崎港再生可能エネルギー導入検討協議会」を設置し、洋上風力発電施設の円滑な導入に向けて、風力発電施設の導入エリアや発電事業者の資格・評価項目の検討を実施しており、将来的には、風力発電施設の設置及び運営を通じた地域経済への寄与や観光事業の活性化等が期待される。

【目標・整備方針】

このような状況を踏まえ、エネルギーの地産地消の推進や低炭素・循環型社会を構築することを目標とし、港湾空間の優位性を活かした再生可能エネルギーの導入促進を図ることを整備方針とする。

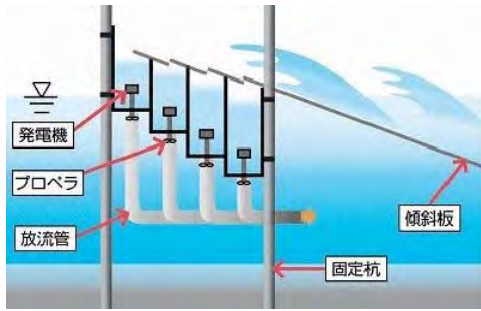
【施策の方向】

臨海部空間を活用した再生可能エネルギーの導入に向けた取り組みを着実に推進していくものとする。また、臨海部陸域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。



※第2回「御前崎港再生可能エネルギー導入検討協議会」資料(平成25年11月)静岡県より抜粋

図4-15 御前崎港 洋上風力発電施設導入エリア案



(出典)Web サイト「静岡アットエス」2012/10/25 より抜粋
 ～越波型波力発電 相良港、御前崎港海域で実証実験へ～

図 4-16 越波型波力発電のイメージ



(出典)中部電力 Web サイト 公表資料より抜粋

図 4-17 「メガソーラーしみず」完成イメージ