

目次



清水港の概要



計画変更の背景



計画変更の内容（日の出地区）

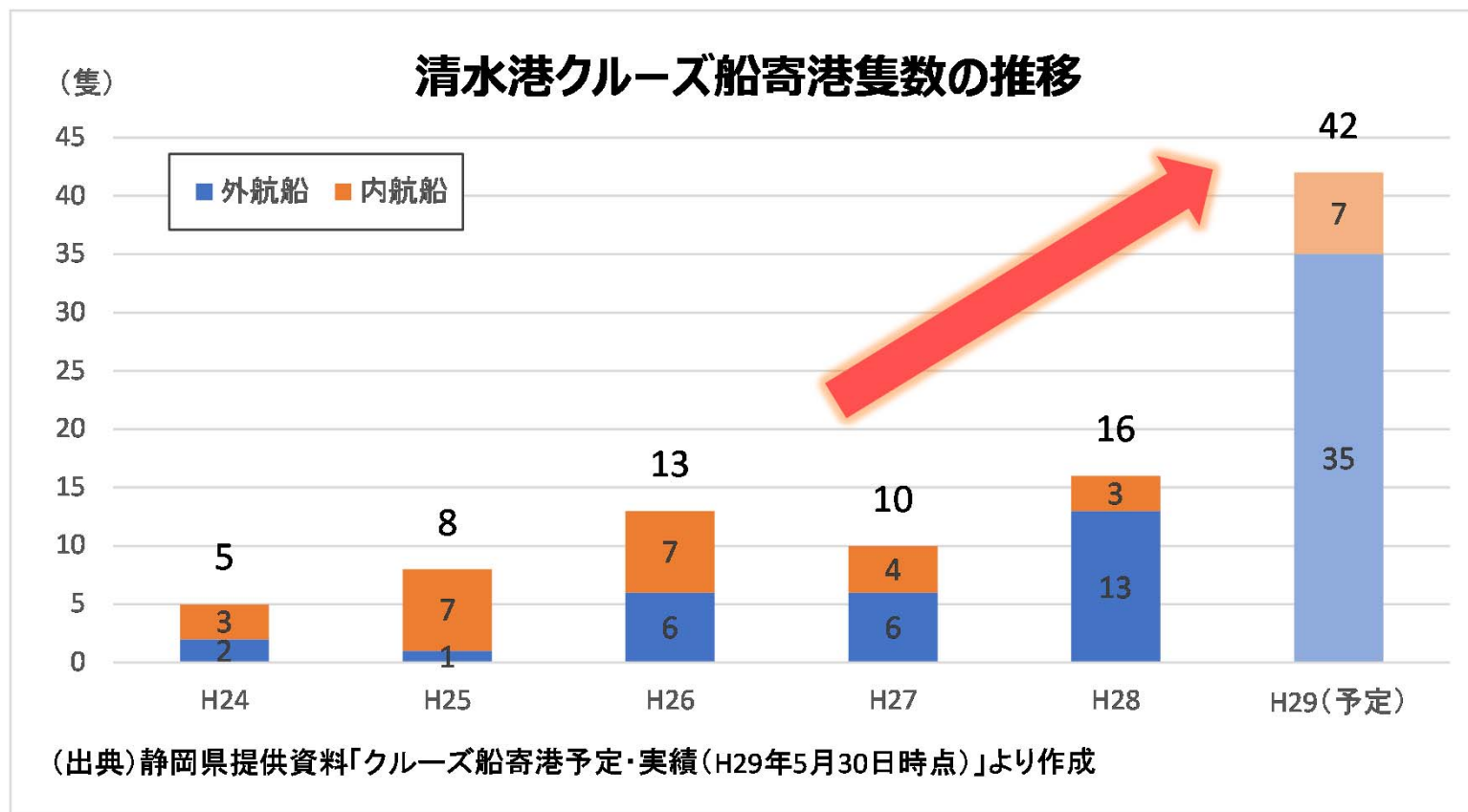


事前意見照会に対する対応

Ⅱ 計画変更の背景①

■ 清水港のクルーズ船入港状況

- ・清水港に寄港するクルーズ船は近年増加し、平成28年は16隻が寄港。東アジアを起点とした外航クルーズ需要の増加に伴い、外国船社のクルーズ船寄港が増加。
- ・平成29年は、スタークルーズ(スーパースターヴァーゴ)による7月～11月の期間限定での定期運航化により、過去最高の42隻の寄港が予定されている。



Ⅱ 計画変更の背景②

■「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾について

課題

《港湾》 貨物船用岸壁をクルーズ船も利用しており、物流と人流の輻輳
《船社》 競争が激化する中、安定的に利用できる岸壁の確保が急務

国の方向性

クルーズ船社による「旅客施設等に関する投資」と
「岸壁の優先的な使用」を組み合わせた新たなスキームを検討

旅客施設、商業施設等への投資、寄港の約束

港湾管理者

協定※

クルーズ船社

岸壁の優先使用、インフラ整備等

※港湾法への規定(一部改正)が必要

＜官民の連携による拠点形成のイメージ＞



＜係留施設の優先的な使用のイメージ＞

係留施設を優先的に使用するA社による予約例

月	火	水	木	金	土	日
	A社		A社		A社	

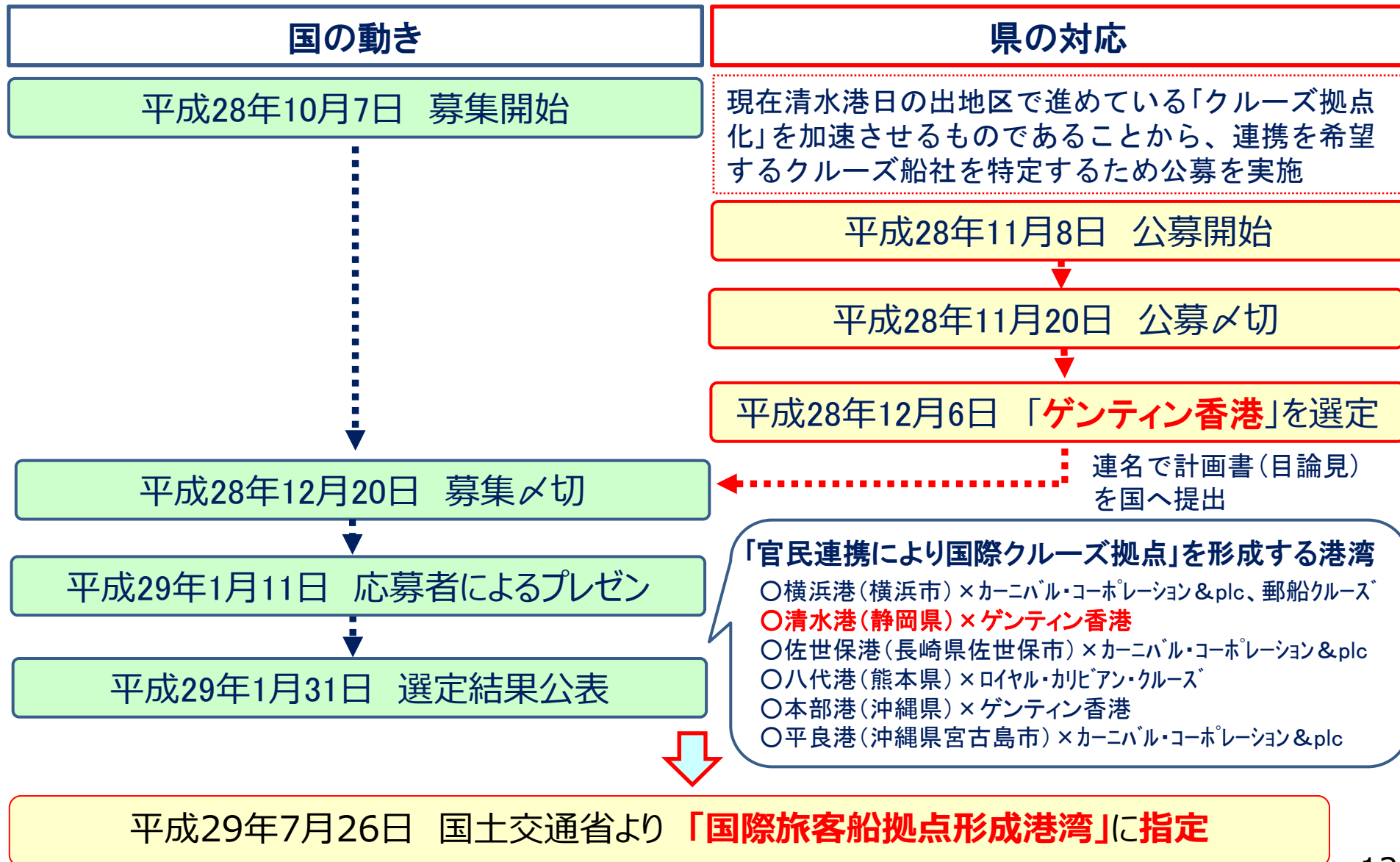
↓ A社の予約完了後、その他の社が予約

月	火	水	木	金	土	日
B社	A社	C社	A社		A社	

ハード・ソフト施策を通じて「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成

II 計画変更の背景②

■「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾に選定【平成29年1月】



II 計画変更の背景②

■ 連携するクルーズ船社

雲頂香港有限公司(Genting Hong Kong Limited: ゲンティン香港)

- マレーシアの複合企業ゲンティン・グループを持株会社として1993年設立
- 世界シェア第3位、アジア最大のクルーズ船運営会社であり、本社を香港に置く
- 傘下に3つのクルーズ船社を保有
- 香港、台湾、東南アジア、太平洋地域をメインエリアとして事業展開

 スタークルーズ (カジュアルクラス)	 ドリームクルーズ (プレミアムクラス)	 クリスタルクルーズ (ラグジュアリークラス)
所有隻数: 6隻	所有隻数: 1隻	所有隻数: 2隻
		
スーパースター・ヴァーゴ(7.5万トン級, 1870名乗り)	ゲンティン・ドリーム(15万トン級, 3352人乗り)	クリスタル・セレニティ(6.8万トン級, 1070人乗り)
1泊1人当たり \$ 100 (11,000円) ~	1泊1人当たり \$ 200 (22,000円) ~	1泊1人当たり \$ 400 (44,000円) ~

富士山があり、首都圏へ近いこと、中国便の多い富士山静岡空港が至近であること等により、清水港との連携を希望

Ⅱ 計画変更の背景②

■ 目標とする国際クルーズ拠点の姿 — 目論見の概要 —

背景

新東名高速道路、圏央道、中部横断自動車道が2020年までに開通予定

高規格幹線道路ネットワークが拡充
＋
富士山静岡空港、羽田空港、セントレアの発展

関東・東海・甲信地区における清水港の広域観光の
拠点性が、今後急速に高まる



2030年の姿

連携するクルーズ船社の母港化

＋

北東アジアクルーズの東日本における拠点化

母港：特定のクルーズ船社の船がクルーズの起終点とする港、
そこで食材や燃料を調達する港

拠点：“特定の船社の母港化”とそれ以外の船社の船も頻繁に来る
“魅力のある寄港地”であること

具体的な取組み

- ①起終点港にふさわしいクルーズターミナルの整備
- ②「フライ&クルーズ」と「広域観光」による需要開拓
- ③クルーズ関連産業の育成
- ④日本の「象徴」となる文化的魅力のある“みなとまちづくり”

2030年
【目標年】

175回

65万人/年
うち連携する
クルーズ船社

105回

52万人/年

経済波及効果
560億円/年

Ⅱ 計画変更の背景②

■「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾について

○クルーズ船社が投資する旅客施設の整備については、今後詳細を協議し、**2020年度の供用開始**を目指す。

港湾法一部改正【7月8日施行】

官民の連携により外航クルーズ船の受入拠点の形成を図る港湾を国土交通大臣が指定

『国際旅客船拠点形成港湾』【7月26日指定】

港湾管理者と施設所有者である民間事業者が、係留施設の優先的な使用、旅客施設の一般公衆への供用等に関する協定を締結

港湾管理者が民間事業者と協定を締結

旅客施設の工事着手



(指定式の様子)



(※今後、協議により整備内容に変更が生じる場合がある)

Ⅱ 計画変更の背景③

■ 上位計画との整合性

- 国:「**港湾法**」 (平成29年6月 国土交通省港湾局)
- 第三条の二
国土交通大臣は、港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する**基本方針(以下「基本方針」)**を定めなければならない。
 - 第三条の二第二項
基本方針においては、次に掲げる事項を定めるものとする。
第六号
官民の連携による港湾の効果的な利用に関する基本的な事項
 - 第三条の二第三項
「基本方針」は、交通体系の整備、国土の適正な利用及び均衡ある発展並びに国民の福祉の向上のため、果たすべき港湾及び開発保全航路の役割を考慮するとともに、**国際観光の振興のため果たすべき港湾及び開発保全航路の役割に配慮**して定めるものとする。

Ⅱ 計画変更の背景③

■ 上位計画との整合性

○国:「港湾の開発、利用及び保全並びに 開発保全航路の開発に関する基本方針」
(平成29年6月 国土交通省港湾局)

- **前文:**(中略)また、クルーズ船の受入れの促進を図り、観光立国の実現に寄与するとともに、クルーズ船の寄港を活かした地方創生を図ることが求められている。
- **I-4-③:観光や海洋性レクリエーションを核とした交流空間の形成**
観光による地域の活性化や人々の交流を支えるフェリー、旅客船、クルーズ船等の多様な要請に対応した、快適で利便性の高い交流空間を形成する。このため、地域の特性に配慮した旅客ターミナル施設や交流施設を整備する。
- **I-5:クルーズ船の受入れの促進**
クルーズ需要の増加に対応し、観光立国の実現や地方創生に寄与するため、各港湾の寄港需要に応じたクルーズ船の受入れ環境を整備する。特に、クルーズ船の寄港回数が多い港湾では、必要に応じてクルーズ船を専用的に受け入れる岸壁や多くのクルーズ旅客の乗降に対応できる旅客施設、十分な面積の駐車場等を整備する。
- **Ⅵ:官民の連携による港湾の効果的な利用**
クルーズ船の受入れ拠点を形成するため、港湾管理者とクルーズ船者等の連携による港湾の効果的な利用を推進する。

Ⅱ 計画変更の背景③

■市の計画との整合性

- 静岡市：第3次静岡市総合計画(平成27年3月)
清水港ウォーターフロントの賑わいづくり(清水港客船誘致の推進)

■市・県の計画との整合性

- 清水都心ウォーターフロント地区開発基本方針(日の出地区)
岸壁の増深(-10m~-12m)を行い、大型クルーズ船2隻や大型クルーズ船と大型貨物船の同時着岸を可能とさせる。

■県の計画との整合性

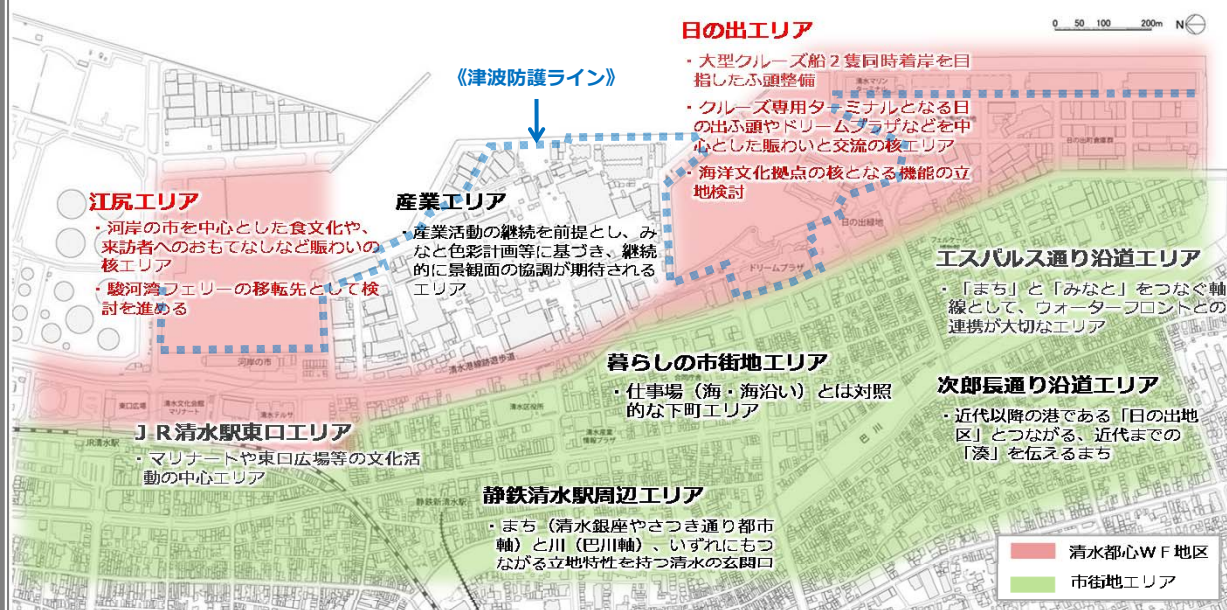
- 清水港港湾計画(平成16年7月改訂 清水港港湾管理者)(日の出地区)
交流拠点の形成に向け、旅客船ターミナルと西伊豆を結ぶフェリーターミナル機能の拡充を図る。

Ⅱ 計画変更の背景③

■ 清水都心ウォーターフロント地区開発基本方針

4 将来像の実現に向けた各エリアの整備方針

(短期:5年以内、短中期:10年以内、中期:5年~10年)



[エリア全体] 都市のガーデンとして快適な空間を創出するエリア

江尻エリア

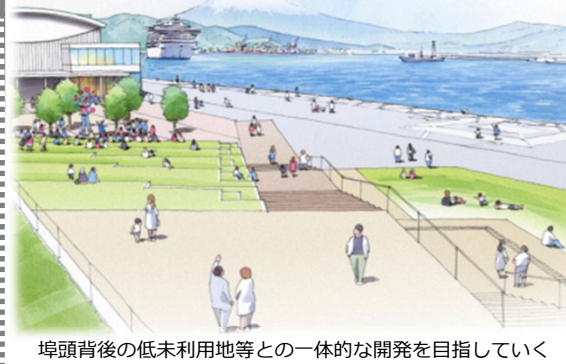
- 防潮堤とあわせて水を眺めながら食事や休憩のできる空間を創出【中期】
- 駿河湾フェリーの移転を検討し、鉄道駅や海上交通など陸海の結節点としての機能を強化【短中期】



日の出エリア

- 物流機能を興津地区に移転した上で、日の出4号、6号上屋をクルーズ乗客用旅客施設やにぎわい施設へ転換【短期】
- 耐震性を確保できない日の出5号上屋を撤去し、跡地に防潮堤機能を兼ねた緑地空間を整備【短期】
- 岸壁の増深(-10m~-12m)を行い、大型クルーズ船2隻や大型クルーズ船と大型貨物船の同時着岸を可能とさせる【短中期】
- 海洋文化拠点施設整備の最有力候補地として検討【短中期】

H32頃を目標とした整備の一例



Ⅱ 計画変更の背景④

■ 計画変更の必要性

- 近年、世界的なクルーズ人気の高まりや富士山の世界遺産登録などを契機に、清水港へのクルーズ船の寄港は急増。
- 平成29年1月には「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾に選定。
- 平成29年7月には「国際旅客船拠点形成港湾」として指定。
- 清水港日の出地区は、連携するクルーズ船社に限らず、多くのクルーズ船社の拠点港となるため、世界最大級の大型クルーズ船の受入や15万GT級クルーズ船の2隻同時接岸等、様々なニーズに対応可能となるよう係留施設を早期に整備し、日の出岸壁すべてを旅客船埠頭として計画。
- 日の出4・5号岸壁の旅客船専用バース化により、当該岸壁で扱う外貨パルプは、引き続き日の出地区において上屋施設の利用及び荷役の効率化を確保するため、同地区内での代替バースの確保が不可欠。



- ◆ 連携するクルーズ船社の受入施設における優先使用は、平成32年を目途とする。
- ◆ クルーズ船の2隻同時接岸及び貨物船利用確保の観点により、平成35年のクルーズ船専用バース化に合わせるために、今回のタイミングで計画変更する必要がある。

- ・平成30年：日の出岸壁改良工事開始
- ・平成32年：クルーズターミナルの供用開始
- ・平成35年：クルーズ船専用ターミナル化