

J-2

清水港国際旅客船ターミナル計画
浮体式海上ターミナルと周辺施設の提案

Shimizu Port International Passenger Ship Terminal Plan
Proposal of floating maritime terminal and surrounding facilities

○星野 智美¹ 小林 直明²

*Satomi Hosino¹, Naoaki Kobayashi²

In recent years, in response to increasing demand for cruises, Shizuoka Prefecture has more than 80% of Taiwan's cruise market share. In collaboration with Genting Hong Kong, we are working on an international cruise base, but there are still many problems at the current Shimizu Port, and countermeasures against the Nankai Trough Earthquake must be taken. This proposal is made to solve the problem.

1. はじめに

近年、クルーズ需要が高まっていることを受け、静岡県は、台湾のクルーズのシェア 8 割強を占める。ゲンティン香港と連携をし、国際クルーズ拠点になるための整備を進めている。しかし、現状の清水港には、まだまだ課題が山積みであるとともに、南海トラフ地震の対策等も講じなければならず、その問題を解決するために本提案を行う。

2. 計画背景

2-1 クルーズ発展の背景

クルーズは現在地域振興の一環として、世界で需要が高まっている。アジアクルーズは現在カジュアル層での人気中心になっている。

を見ても、上位は、西日本が多い。二つ目は、近郊にお金落ちないので、経済効果がなく地元の理解が得難いことが挙げられる。今のクルーズ観光客は、船で到着すると同時に、大型バスで一斉に移動、大型免税店へと移動をするので、地元にお金落ちないという問題点がある。

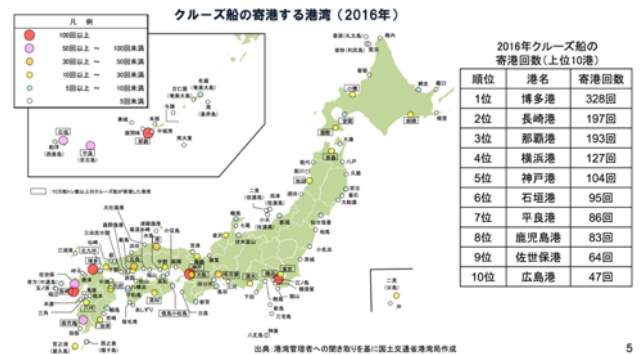


Figure 2. Port where cruise ships call

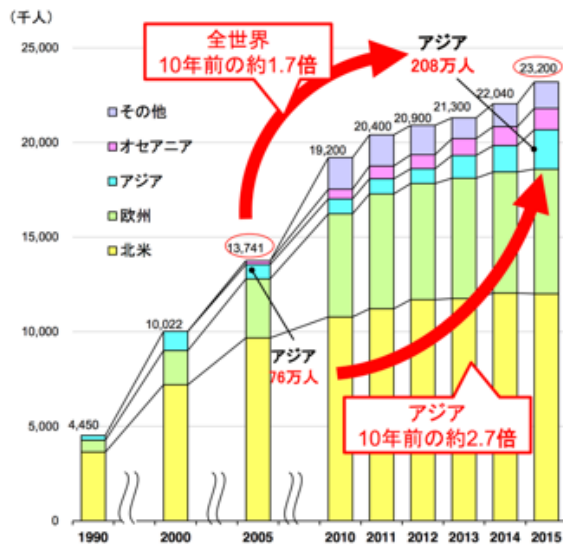


Figure 1. Cruise population change

2-2 日本のクルーズターミナルの問題点

現在の日本のクルーズターミナルの問題点として、2つの問題が挙げられる。一つ目は、寄港地が西日本に集中していることである。2016年のクルーズ寄港回数

3. 清水港の問題点

静岡県が考えている清水港の問題点として、以下の5つが挙げられる。

- ① 旅客船の受け入れ先と貨物の受け入れ先が同じであり、移動の労力がかかる。
- ② CIQ機能を有してないので、発着港として現在機能できない。
- ③ 港湾の魅力がない。
- ④ 物流動線と人流動線が混在している。
- ⑤ くつろぎの場の不足。

さらに私自身が調べる中で感じた問題点が二つある。

- ⑥ 南海トラフが来た際、今の清水港のターミナル1階部分が沈む。(2~3mの津波が来る予想があるため)
- ⑥ 津波避難ビルの数が足りない。

この2つの問題点も入れた上、本提案を行う。

1 : 日大理工・院(前)・海建 Department of Oceanic Architecture & Engineering, CST., Nihon-U

2 : 日大理工・教員・海建 Department of Oceanic Architecture & Engineering, CST., Nihon-U

4. 計画敷地

計画敷地は、現在あるターミナル周辺地域並びに、付近の海上とする。商業施設や、ホールなども建設し、近郊にも経済効果を増大させるための工夫もする。

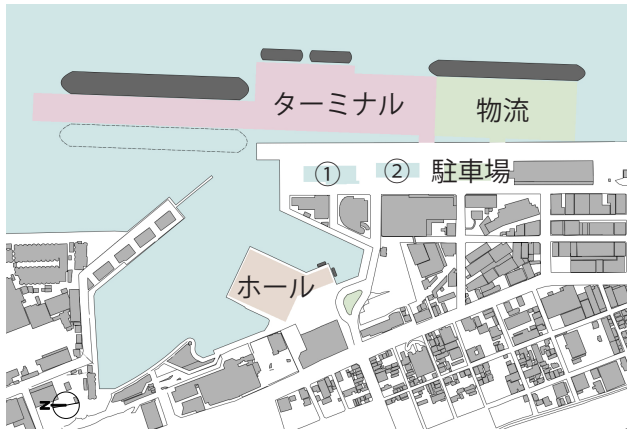


Figure 3. Site

5. 建築計画

5-1 ターミナル計画

約 800,600 m²のターミナル施設兼物流施設を作る。浮体式のターミナルとし、南海トラフ地震がきた際も対応可能な施設とする。また、防災機能もつけることで、防災避難施設としても活用する。1階のターミナル部分には、遠方への移動をしたい観光客に向けて設置する水上飛行機(全長 10.4m)とフェリー(全長 83m)の発着場エントランスロビーを設ける。右側には、物流施設を設置し、LASH 船(全長 250m)が入港できる施設にし、元々の清水マリンターミナルで物流とクルーズが一緒にの施設に集約していた利点を生かしつつ、新たな物流施設を建設するコストを安く、移動をせずスムーズに運べるよう融合したデザインとした。2階と3階は、クルーズの発着港として機能できるよう、CIQ エリアを設置。クルーズが停泊してない際は、クルーズ会社や、物流会社のサテライトオフィス空間に変化する。4階は、クルーズのクルーが休憩できるラウンジを設置し、クルーにも親しんでもらえる港にすることで、クルーズ船がもっときてもらえる、賑わいある港にすることができる。また、富士山を見ながら食事ができるレストランも併設する。

5-2 商業施設エリア計画

① 現清水ターミナルを商業施設へ

浮体式ターミナルを建設したので、現在の清水マリンターミナルを商業施設にし、食と文化の発信施設とすることで、観光案内のサポートをし、近郊にお金が落ち

る仕組みを作り、現状のターミナルの問題を解消する施設とする。

② 物流倉庫を商業施設へ

くつろぎの場が足りないという問題に対して、この施設は、①番と違い、地元の人でも利用できる商業施設を目指す。銭湯や、ショップなどを設け、長旅で疲れてなかなかゆっくりお風呂に浸かれないことや、日用品を買い足しておきたい要望のあるクルーに対したくつろぎの場としても機能し、また、地域住民の人達も日常的にくつろげる場になる施設とする。クルーに優しい港にすることで、クルーズ船の寄港地の有力候補として上がりやすくなり、東日本の最大のクルーズ拠点となるメリットがある。

5-3 ホール計画

可動式ホールの建設

約 10,000 m²の座席可動式のホールを現在のイベント広場付近に建設する。これもまた、近郊に観光客を呼び込むための施設として機能し、現状のターミナルの問題を解消する施設とする。座席を可動式にした理由として、もともとイベント広場で今行なっているモーターショーの開催ができるように、また災害時には、このホールが災害拠点病院になるようにするためである。ホール機能に加え、もともとこの場所に停泊していた水上バス(全長 12m)の発着場も併設する。

5-4 ランドスケープ計画

物流動線と人流動線が混在している問題と、港湾の魅力がない問題の中にある公共サインの不足問題を照明計画によって解決する。現状あるサイクリングロードにつながる形で、歩道や、自転車の通る道を設け、わかりやすく照明を等間隔に道沿いに設置をし、サインとなる照明計画をする。また、クルーズの出航時刻等を知らせるカウントダウンをするような照明アートを設置し、周辺の施設や人々への繋がりを持たせる仕組みを作る。また、景観を大事にしている港なので、それを第一に考え、色彩計画は白と青を基調としたデザインとし、ランドスケープ等にもその色を用いた計画とする。

6. 参考文献

[1] 国土交通省におけるクルーズ振興の取組について

https://www.pa.skr.mlit.go.jp/general/image/policy/cruise/part1_matsuyama/02_shiryout2.pdf

[2] 清水港 国際旅客船拠点形成計画

<https://www.pref.shizuoka.jp/kensetsu/ke-410/documents/planhonbun.pdf>