

「沼津港みなとまちづくり推進計画」の改定について

静岡県
交通基盤部港湾局

目次

推進計画に基づく これまでの主な取組

1. これまでの経緯 P1
2. 計画概要 P2
3. 施設の整備 P3
4. 交通ネットワーク P4
5. 賑わいづくり P5

推進計画の改定

6. 沼津港の現況と課題 P6
7. 推進計画の現状 P7
8. 新規制度の創設（みなと緑地PPP） . . . P8～10
9. 計画改定について P11,12

沼津港の官民連携した整備と振興の経緯

2000 (平成12) 年	沼津港が「特定地域振興重要港湾」に指定
2002 (平成14) 年	「沼津港港湾振興ビジョン」策定
2004 (平成16) 年	大型展望水門「びゅうお」完成
2007 (平成19) 年	「みなとオアシス」認定
2007 (平成19) 年	水産複合施設「INO」完成
2009 (平成21) 年	マーケットモール「みなと新鮮館」完成
2011 (平成23) 年	「沼津港深海水族館」オープン

年間入込客数
(沼津市調査)

H18 92.5万人

H21 131.7万人

H24 145.4万人

以降、内港整備に関する検討や堤防改良等の工事を実施

2015 (平成27) 年 「沼津港みなとまちづくり推進計画」策定

H27 156.7万人

2018 (平成30) 年	観光バス「ショットガン方式」運用
2019 (平成31) 年	シェアサイクルサービス開始
2020 (令和 2) 年	沼津駅-沼津港 自動運転バス実証実験開始
2023 (令和 5) 年	観音川護岸改修
2023 (令和 5) 年	Sea級グルメ全国大会開催
2023 (令和 5) 年	内港浮き桟橋供用
2024 (令和 6) 年	内港西側緑地暫定供用

コロナ禍

R5 164.3万人

※Sea級グルメ来場者を除く

その他、周辺道路の無電柱化・歩道整備工事等を実施中

これまでの主な取組：施設の整備

【内港浮栈橋】

- ・ R5年度完成
- ・ 西伊豆方面を始めとする駿河湾内での海上ネットワークの構築ほか、ビジター船やスーパーヨットの誘致等、利用の促進を図っていく

【内港西側緑地】

- ・ Sea級グルメの会場として活用
- ・ イベント等で活用しながら、民間活力による施設整備等を検討



内港浮棧橋



内港西側緑地



これまでの主な取組：交通ネットワーク

【港内の交通負荷の低減】

- ・観光バスの乗降場と待機場を分離する「ショットガン方式」の開始（H30）
- ・一番線の一方通行化の社会実験（R1）

【“みなと”と“まち”の連動】

- ・シェアサイクルサービス（H31）を開始
- ・自動運転バス（R2～）、電動キックボード（R4※法改正前）の社会実験

自動運転バス実証実験



みなとまちづくり推進計画による取組



シェアサイクルステーション



観光バス乗降場（ショットガン方式）



沼津港の現況と課題

■ 水産業の構造変化

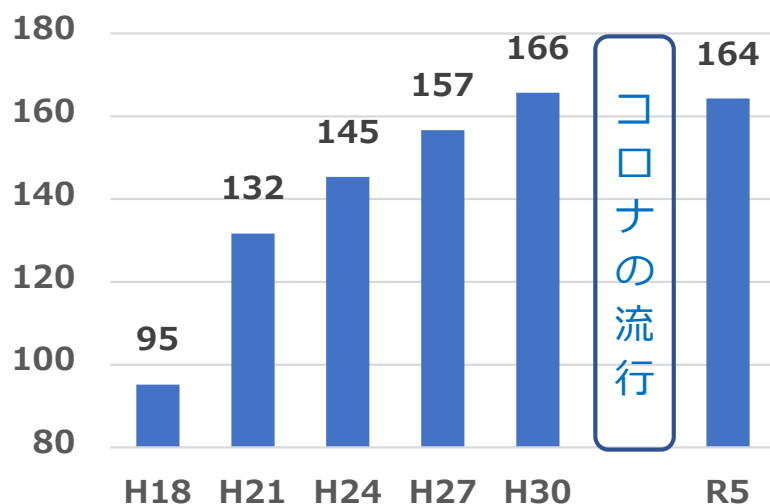
- ・ **水揚げ量・金額の減少**、漁業就業者の減少・高齢化・後継者不足

■ 観光需要の伸長と顕在化する課題

- ・ **年間160万人が訪れる県内有数の観光地**だが、**昼間中心で夜間利用が少数**
- ・ 休日と平日の混雑具合のギャップ
- ・ **駐車場不足の発生**
- ・ 水産物流と観光機能の混在による**混雑の発生・歩行者の安全不十分**

(万人)

沼津港観光入込客数



沼津港（昼間）



沼津港（夕方）

推進計画の現状

未着手の主要プロジェクト



新規制度の創設（みなと緑地PPP）

- 港湾緑地の老朽化、陳腐化
- 財政制約から港湾管理者による整備、更新等への投資に限界

施設の老朽化

事例：遊歩道の陥没（整備から24年経過）



※鋼矢板開口部からの裏埋土砂流出が原因



施設の陳腐化

画一的な整備・管理
→ 経年により魅力、存在感の低下



- 社会情勢の変化による港湾空間へのニーズの多様化

港湾緑地に求められる役割

1970年代～

臨海部の環境改善・保全
～ 公害対応、就労環境の改善

1980・90年代～

良好かつ快適な生活空間の創造
～ ウォーターフロント形成、パブリックアクセス
災害時の防災拠点・避難場所

2000年代～

住民参画による地域の賑わい創出

2016年

「港湾協力団体制度」創設

これから

地域のブランド価値を向上させる空間

課題解決から価値提案へ

良好な港湾空間の形成を図るため、さらなる民間活力の活用のための仕組みが必要

新規制度の創設（みなと緑地PPP）

- ・港湾管理者の厳しい財政制約等により、港湾緑地等の十分な維持管理や更新がなされておらず、**老朽化・陳腐化が進展**
- ・官民連携による賑わい空間を創出するため、港湾における緑地等において、カフェ等の収益施設の整備と収益還元として**港湾緑地等のリニューアルを行う民間事業者に対し、港湾緑地等の貸付けを可能とする港湾環境整備計画制度（みなと緑地PPP）**を令和4年12月に創設。



新規制度の創設（みなと緑地PPP）

■ 制度の概要

制度概要：港湾環境整備計画を港湾管理者が認定・公表
港湾緑地等の行政財産の貸付け

事業期間：概ね30年以内

条 件：収益の一部を還元
（港湾緑地等のリニューアルや維持管理）

■ 制度活用のメリット

港湾管理者



- ・民間資金を活用することで、緑地等の整備・管理にかかる財政負担が軽減される。
- ・民間の創意工夫も取り入れた整備・管理により、緑地等のサービスレベルが向上する。

民間事業者



- ・緑地内に飲食店や売店等の収益施設を長期間安定的に設置できる。
- ・港湾空間を活用して自らが設置する収益施設と合った緑地等を一体的に整備することで、収益の向上にもつながる質の高い空間を形成できる。

利用者



- ・飲食施設の充実など利用者向けサービスが充実する。
- ・老朽化し、質が低下した施設の更新が進み、緑地等の利便性、快適性、安全性が高まる。

■ 制度イメージ



民間事業者が収益施設と公共部分を一体的に整備・運営

出典：国交省港湾局HP

内港地区（西側や北側エリア）に当制度を活用し、民間投資を呼び込むことで、魅力的な広場やカフェ等の整備が可能となる

計画改定について

沼津港の現況と課題

推進計画の現状

新規制度の創設



計画策定から10年経過したことを踏まえ
地域関係者、県、市で計画の更新に着手



推 進 計 画 の 改 定

計画改定に向けた目標

【目標 1】 賑わいの「内港エリア」の活性化と、県東部物流を担う「外港エリア」との両立

- ・ 高いポテンシャルと、混雑・老朽化等の課題が集中する「内港エリア」の活性化
- ・ 県東部の物流を支える「外港エリア」の機能維持を前提に、内港・外港それぞれの特性を活かし、港全体として調和のとれた共存・発展を図る

【目標 2】 民間活力の最大活用と新規制度の活用

- ・ 民間からの先進的な提案を柔軟に取り入れ、魅力的な賑わい空間を早期に創出
- ・ 新たな官民連携制度（みなと緑地PPP等）の活用を視野に入れ、民間投資を呼び込む

【目標 3】 官民の役割分担の明確化と持続可能な「エリアマネジメント」の構築

- ・ 「魅力ある収益施設は民間」「周辺インフラの整備や規制緩和は行政」を基本に、官民それぞれの強みを活かした役割分担を明確化
- ・ 単なる整備計画にとどまらず、行政・地域・事業者が連携し、港の魅力と価値を持続的に高めていくエリアマネジメント体制を構築