

V ■ 「熱海港湾エリア賑わい創出整備計画 (案)」概要

V.1 「熱海港湾エリア賑わい創出整備計画(案)」概要版

「熱海港湾エリア賑わい創出整備計画(案)」は、「熱海港の賑わい創出による伊豆箱根地域観光拠点(海の玄関口)形成のための基盤整備検討調査」の成果として、熱海港およびその周辺地域の将来イメージについての現時点での地域意見をもとにまとめたものである。今後、官民連携で事業計画の検討が進められる際の基礎的な情報となるよう整理をした。

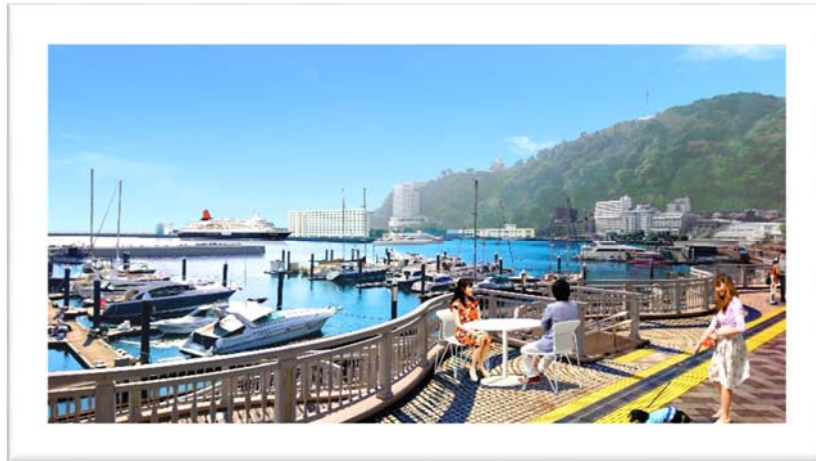
熱海港湾エリア賑わい創出 整備計画(案)



概要版

平成 30 年 3 月

熱 海 市



目次

I. はじめに.....	1
●今、整備計画（案）を策定する経緯.....	1
●「熱海港湾エリア賑わい創出整備計画（案）」とは？.....	2
●熱海港湾エリアの賑わいが創出されるには？.....	2
●構成と概要.....	3
II. 海の玄関口（熱海港）における賑わいの創出 ～クルーズ船受入に向けた環境の整備～.....	4
●バリア.....	4
●サクセスストーリー.....	5
●プロジェクト.....	6
●ロードマップ.....	9
III. 海辺の賑わい創出に向けた整備.....	10
●バリア.....	10
●サクセスストーリー.....	11
●プロジェクト（賑わい創出整備計画（案）概要）.....	12
●ロードマップ.....	15

I . はじめに

● 今、整備計画（案）を策定する経緯

本市は、伊豆箱根地域にあり、世界文化遺産となった富士山を望み、韮山反射炉や世界認定をめざす伊豆半島ジオパークなどの魅力ある自然・文化資源を有し、近年、国内のみならず海外からの旅行者も増加してきています。2019年にはラグビーW杯、2020年には東京オリンピック・パラリンピックの一部競技が静岡県内で開催される計画があり、旅行者増の動きの加速が期待されています。



首都圏、中京・関西圏からの陸側からのアクセスは、東名高速道路・新東名高速道路や東海道新幹線があり、また伊豆箱根地域内では伊豆縦貫自動車道が整備されてきました。一方、海側からのアクセスは今後の拡大の余地があり、国内外でのクルーズ需要の高まりを契機に、新たな玄関口として熱海港へのクルーズ船の誘致を進めるとともに、熱海港湾エリアの活用を進めるための整備を行ってまいります。これにより陸・海からのアクセス性が高まり、本市の活性化効果のみならず伊豆箱根地域全体の活性化につながるものと期待しています。

本市は、「日本ナンバー1の温泉観光地」づくりを目指して、「景観計画」、「熱海市観光基本計画」、これらを受けた「熱海まちづくりビジョン」、「渚町まちづくり推進地区計画」等を策定、魅力的で、市民や観光客に愛され、人が集まる賑わいのあるまちづくりを進めてまいりました。熱海港についても、官民連携で観光交流の増加やクルーズ船などの受け入れの活動に取り組んできており、並行して行っているプロモーションやPR活動が功を奏し、国内、特に首都圏からの観光客数が回復してきています。

今後、国外からの来訪者、中長期滞在者、市域居住者など従来の観光客を含む多様な人の交流により市域の賑わいが創出されることをめざし、海辺の活用を図ってまいります。賑わい創出の担い手は多くの場合民間の取組みによるものとなりますが、それがより効果的となるよう公共が担う基盤整備との両輪によって進むことをめざします。

● 「熱海港湾エリア賑わい創出整備計画（案）」とは？

「熱海港湾エリア賑わい創出整備計画（案）」（以下、「整備計画（案）」）の策定は、熱海港およびその周辺地域の将来イメージについての現時点での地域意見をもとにまとめたものです。熱海港客船誘致委員会をワークショップ形式で開催し熱海港利用関係者から受けた意見、また水産・観光業等地域の賑わい創出に関わる方々へのヒアリングによって受けた意見を参考に、今後、官民連携で事業計画の検討が進められる際の基礎的な情報となるよう整理しました。

対象範囲は、熱海港～和田浜～渚町～サンビーチ～JR 熱海駅をおおよそ含むエリアです。



「熱海港湾エリア賑わい創出整備計画（案）」の位置づけ、検討の課程

● 熱海港湾エリアの賑わいが創出されるには？

熱海港湾エリアの賑わいは、港湾エリアに人が来訪し、滞留・回遊することにより創出されるものと、本計画では設定しました。陸の玄関口（JR 熱海駅）から海辺や港（サンビーチ、渚町、和田浜）に人がアクセスし、あるいは、海の玄関口（熱海港）からクルーズ船等での来訪者の和田浜・渚町・サンビーチへの回遊を促す仕組みを整えることにより、熱海港およびその周辺エリアの賑わいが創出されることを期待するものです。

賑わい創出のコンセプト

- ✚ 海の玄関口熱海港へのクルーズ船他の寄港による賑わい。（寄港機会の増加）
- ✚ 熱海港～海辺の街～熱海駅の間の人の流れの円滑化による賑わい。“ひとの回廊の整備”
- ✚ 海辺の街での人の滞留・回遊による賑わい。
- ✚

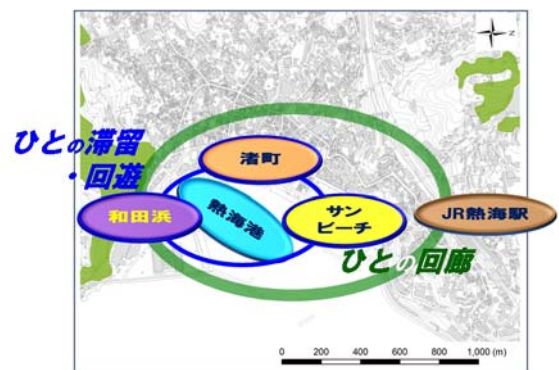


図 I-2 熱海港湾エリア賑わい創出のイメージ

構成と概要

海の玄関口(熱海港)における賑わいの創出

海の玄関口としての熱海港の賑わいの創出は、ひとつには、クルーズ船等による来訪者の増加によってなされるものです。寄港数を増やすため、現状の課題に応じて受入環境としての必要条件を整理しました。

- 港形、操船等による安全上の制約や社会的ニーズから寄港対象となる船の条件。
- 寄港地にのぞまれる施設等の整備環境。

港湾エリアの現状の利用と、将来の需要および安全な利用の観点から、熱海港湾エリアのさらなる活用について提案しました。

- クルーズ船寄港時以外の期間の港湾エリアの利用向上策として、スーパーヨットの寄港地としての可能性と、必要施設。
- 現在港湾エリアで運行されている観光船や離島航路、漁船との一体的な整備。
- 安全で快適なアクセス（交通対策）、津波避難施設。

熱海港の岸壁・背後エリア施設配置計画（案）を策定。

海辺の賑わいの創出

海辺の賑わいの創出に向けた方策を提案しました。

- 回廊機能として、海辺へのアクセスの利便性を高めるため、渋滞緩和・アクセスの容易性・快適性の向上策。
- 滞留効果につながるフィッシャーマンズ機能他。
- 裕福層の価値感に響く世界的認証。

《今後の計画推進に向けて》

調整課題・進め方などに係る整理／イメージの創出

「熱海港湾エリア賑わい創出整備計画(案)」

Ⅱ 海の玄関口（熱海港）における賑わいの創出

～クルーズ船受入に向けた環境の整備～

● バリア

熱海港は、海の玄関口として賑わい創出を進めるにあたり、現在、いくつかの弱み（バリア）を抱えています。強みを活かすとともに、伸び代である弱みの部分にも着目し、クルーズ船受入に向けた環境の整備を図ります。

熱海港の現状（強み、弱み）・課題

現状 [強み]	<ul style="list-style-type: none"> ・坂の町で海からの景観が美しい。 ・定期船（初島及び伊豆大島）、遊覧船、マリナーがあり魅力が多様。 ・港が消費地に近い。 ・伊豆半島ジオパークがあり、西海岸の景観（夕日を望む駿河湾等）は特に美しい。 ・防波堤は、海釣り施設として開放。 ・-7.5m岸壁にスペース余地あり。
[弱み]	<ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ船客が熱海にとどまらない。クルーズ船の寄港が増えない。 ・防波堤と離岸堤に挟まれた水域で、港の奥部の水域が狭い。 湾内には静穏度の確保が十分とはいえない水域がある。 防波堤の外側は水深が深く泊地に向いていない。 ・集客施設（定期船、遊覧船、港の奥部の食堂）が点在しており、相互の関連が乏しい。 ・マリナーの容量が不足している。 ・ヨットや漁船への給油施設が無い。 ・漁港施設（係留施設等）が無い。 ・港から離れたところに市場があり、水産物の流通の制約となっている。 ・埋立地が堤外地となっており、津波時に避難する必要がある。津波来襲まで3分といわれている範囲で、現状の建造物を利用する避難は厳しい。 ・港から国道までの出口が渋滞する。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・海からの美しい景観、定期船、遊覧船、マリナー等の多様な魅力を活かして地域経済の活性化を図る。 ・漁港機能を付加して、地元の魚の魅力を活かし、集客の原動力となる港を形成する。 ・堤外地である埋立地においてクルーズ船客や釣り客が津波来襲時に避難できるようにする。 ・港から国道への出口交差点における渋滞の解消。 ・大型船の沖錨泊については、錨泊地となる防波堤の沖側水深条件により定点保持装置を備える船での可能性はあるが、乗客の陸上への輸送時間や上陸岸壁の乗降用の施設（浮き桟橋＋昇降階段等）の設置が必要となる。

● サクセスストーリー

外国籍船の日本への寄港実績の上位港は①博多港、②長崎港、③石垣港、④平良港、⑤鹿児島港（2016年）、ラグジュアリークラスでは①長崎港 10回、②鹿児島港 7回、③平良港 6回、④石垣港 2回、⑤博多港 1回（2017年）、石垣港では探検船も来航しています。県内では、清水港 16回（2016年）について熱海港 2回（2016年）ですが、熱海港においては、伊豆半島のジオパークや火山・離島の自然を観光資源とした伊豆諸島をめぐるクルーズを想定した探検船（ラグジュアリークラスに含む）の誘致が、他港との差別化の点からも優位と考えられます。

クルーズ船を誘致することによって誘発される経済効果（便益）のうち、交流機会（見学客）やクルーズ船客による国際観光収入の増加等の直接的効果は、1寄港当たり約120万円の消費と見込まれています。他に、クルージング機会の増加、良好な景観の形成、観光地としての魅力向上等副次的効果もあり、これらの効果も含めると外国船の寄港による経済効果（間接効果含む）は、1クルーズ乗客1人1日あたり3～4万円と試算されています（参考：「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」平成29年3月、国土交通省港湾局）。さらに、ラグジュアリークラスの船種（全体の5%程度）については、1泊\$400以上、10泊以上が中心とされており、土産物（菓子類、飲料・酒・たばこ等）等の購入で高額の消費が見込めると考えられています（出典：「クルーズ振興を通じた地域創生～クルーズ100万人時代に向けた取組～」平成27年2月、国土交通省港湾局）。スーパーヨット（世界の富裕層が所有する大型で豪華なプレジャーボート。世界に1万隻程度存在）は、1回の滞在（10日程度）で2千万程度を消費した事例があり、経済効果の点からは誘致対象としての優先性が高いものです。

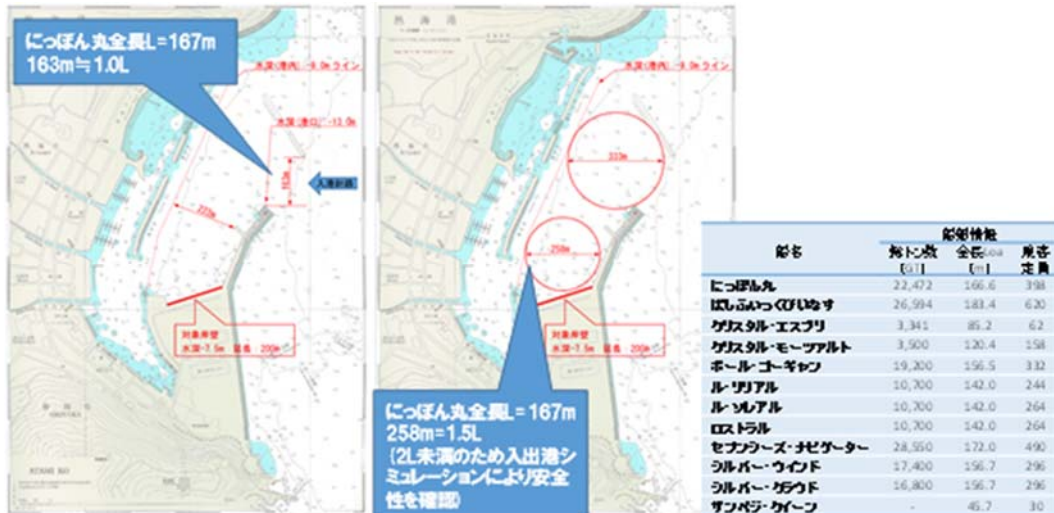


につぼん丸の寄港風景

プロジェクト

●クルーズ船の誘致

船舶運航関係社及び旅行企画社へのヒアリング、地域経済への効果より、比較的小型のラグジュアリークラスの寄港増加がのぞまれます。岸壁接岸を想定する場合、入出港の安全性から受入可能な船は、全長が**にっぽん丸**（全長 167m、定員 398 名）と同程度以下のクルーズ船（2 万～3 万 GT 以下のクラス）です。



入出港（回頭）の検討と寄港可能船

●クルーズ船の受け入れ施設

複数機能を兼ね備えるような施設整備が、稼働性や経済性からのぞまれます。

施設	規模及び考え方
旅客ターミナル 兼 津波避難施設	<ul style="list-style-type: none"> 将来的には旅客ターミナルの導入がのぞましく、2～3 万 GT クラスのクルーズ船（乗客定員 500 人程度）の受入を想定すると 750 m²程度。 クルーズ船客や釣り客の津波来襲時の避難施設の機能も兼用。
駐車スペース 兼 緊急物資等の受入スペース	<ul style="list-style-type: none"> 500 名の乗客の輸送にはバスの待機スペースは、13 台分（約 1200 m²程度）。 防災拠点港であり、緊急物資等の受入スペースが必要。
Wi-Fiの強化	<ul style="list-style-type: none"> クルーズ船客の増加に対応。

●スーパーヨットの誘致

全長 24～50m、多くはスラスター装備であり比較的狭い水域での航行が可能で、縦着けでの係留が多いことから、泊地候補としては、港奥部-7.5m 岸壁の西側や渚小公園前です。クルーズ船受入時以外の一時的な着岸・上陸には-7.5m岸壁の活用も想定されます。

付帯施設として、係留施設の他、メンテナンス施設、給油施設、クラブハウス、ヘリポート等。これらの整備により、長期滞在への誘発が期待されます。

●その他の船舶による岸壁の活用（定期航路、海上タクシー）

岸壁の活用についての課題として、観光客の立場からは、定期船と遊覧船の発着所が近くにあること、また、海上タクシーや水陸両用バスの導入により熱海駅から海岸エリアまで、あるいは港周辺での移動をスムーズにすることがあります。配置には、必要水域規模（航路幅、回頭必要範囲、泊地延長）や適応水深などが条件となります。

●漁港機能

観光客が熱海に来訪する際に期待する点として、地元産の鮮魚を楽しむことが挙げられていますが、熱海には漁港及び鮮魚の水揚げに必要な付帯施設がなく、販売用鮮魚の水揚げは極めて少ないのが現状となっています。港の奥部に漁港施設、魚市場、飲食施設等を導入し、地元の魚の魅力を活かせる港とすることをめざし、必要施設（漁港施設として係留施設 80m 程度）と駐車場、魚市場（高度衛生型荷捌所）、飲食・物販施設の配置がのぞまれています。また、遊漁・ダイビング拠点としての来訪者も多いことから、これらの船の利便性も熱海港の整備において必要な要件です。

●その他の課題（臨港道路等の交通課題）

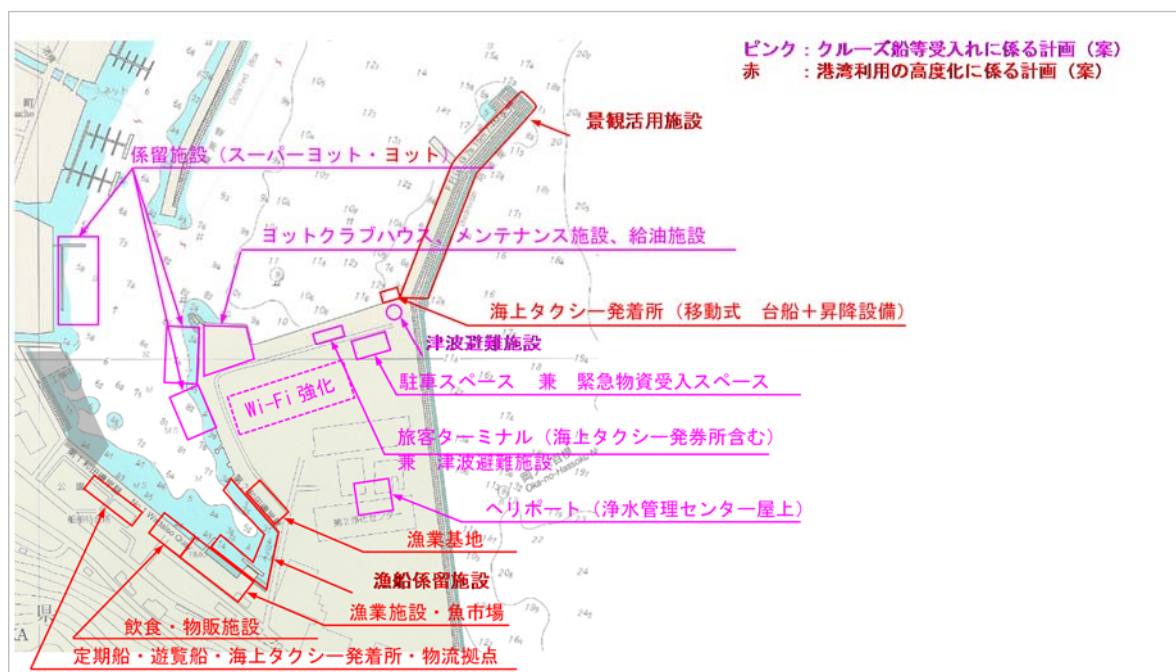
臨港道路としては、港奥部から国道への出口であるマリンスパ熱海入口交差点の渋滞が課題とされています。将来的にクルーズ船の増加や和田浜エリアへの観光客の増加により、港奥部の屈曲部（熱海後楽園ホテル脇）での大型バスの対面通行や通行車両の減速による交通の安全性・快適性の低下が懸念されます。マリンスパ熱海入口交差点の改善には、右折車線の2車線化及びペDESTリアンデッキ導入による歩車分離が有効、また熱海後楽園ホテル脇の屈曲部の改善には道路線形改良が有効です。



和田浜交差点の改良計画案

●港湾エリア施設配置計画（案）

港湾エリアにおける施設配置計画は、既存岸壁の改変は行わないことを前提としています。



港湾エリア施設配置計画（案）



クルーズ船不在時の岸壁の将来イメージ
(海釣り施設、海上タクシー、津波避難施設、サイクリングロード)

● ロードマップ

事業計画を進める優先性は、緊急性、稼働機会、経済性、制度あるいは社会的な調整事項、代替可能性等を考慮したものです。

ジャンル	プロジェクト	優先性		実施主体
		賑わい ニーズ	取組み やすさ	
定期船、遊覧船、マリーナ等の多様な魅力を生かした地域経済活性化	クルーズ船やスーパーヨットを誘致	◎	◎	官・民
	定期船と遊覧船の発着所を一体化	○	◎	民
	ヨットの受入施設の導入	○	○	官・民
	Wi-Fiの強化	○	◎	官・民
	・旅客ターミナル（津波避難施設と兼用）の導入 ・駐車スペース（緊急物資等受入スペースと兼用）の確保 ・スーパーヨットの受入施設の導入 ・屈曲部線形改良	△	○	官・民
	海上タクシーの導入	△	○	官・民
漁港機能の付加	漁船係留施設、漁業施設、魚市場、販売・飲食施設等の導入	○	○	官・民
津波来襲時の避難	津波避難施設の導入	◎	○	官
渋滞の解消	交差点改良	○	○	官



Ⅲ. 海辺の賑わい創出に向けた整備

● バリア

海辺の賑わい創出を進めるにあたり、現在、抱えている弱み（バリア）は今後の伸び代ととらえ、回廊の整備と滞留・回遊を促進する方策に着目した整備を図ります。

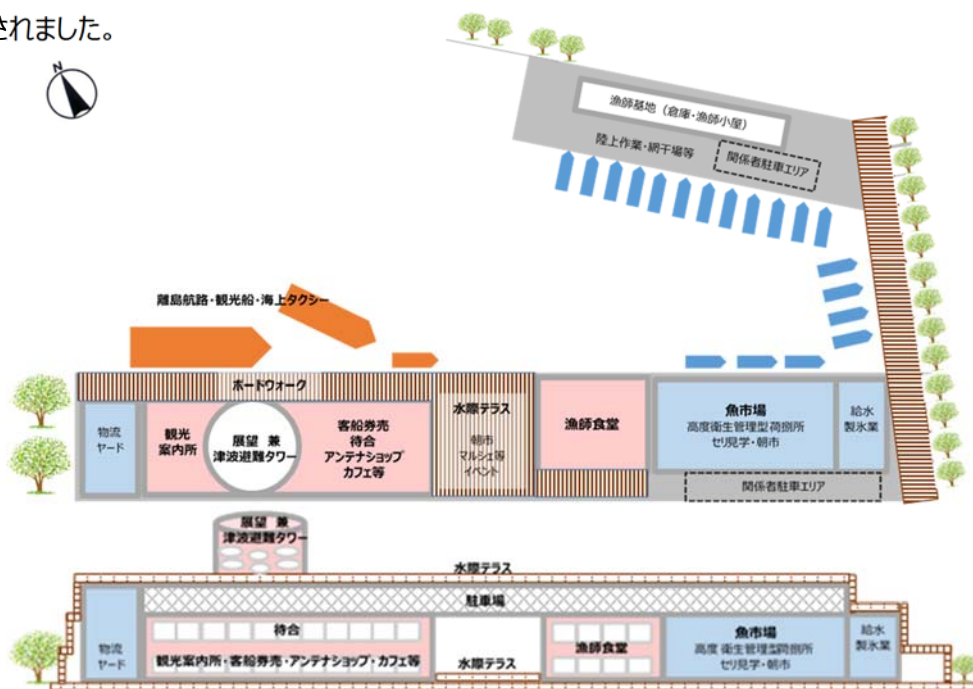
熱海の海辺の賑わいの現状（強み、弱み）・課題

現状 [強み]	回廊機能	<ul style="list-style-type: none"> ・首都圏近郊。新幹線停車駅を背後に有する。 ・海岸線の整備（第1～第4工区）。 ・伊豆・初島への観光客の中継地点、市内回遊のポテンシャル。
	滞留・回遊機能	<ul style="list-style-type: none"> ・いろいろな船（定期船、遊覧船、ヨットなど）やマリーナの景観。 ・静穏な海水浴場。 ・潜在的な集客力。海水浴時期、開花時期（ジャカラダなど）など、季節的な集客力は高い。 ・明治以降の文化人の食住文化の名残り。 ・防波堤での海釣り。
[弱み]	回廊機能	<ul style="list-style-type: none"> ・集客施設（定期船、遊覧船、食堂）が点在。和田浜南町の空地など散策の動機づけが弱い。 ・海岸沿いの移動手段の多様性が低い。 ・交通の渋滞、特に、港から国道への出口。 ・高低差や道路幅員の狭小さ、交通サイン不足など歩行環境のユニバーサル性や安全性の低さ、大型バスの運行の難しさ。
	滞留・回遊機能	<ul style="list-style-type: none"> ・外国人観光客が、周辺地域と比較して少ない。 ・緑の不足。夏季日中、降雨時の低い融通性。 ・埋立地は堤外地であり、津波時の避難場所がない。 ・夏季のビーチに集客が集中。 ・地元魚は限られた範囲で流通。 ・海産物の水揚げ施設の整備が不足。 ・港から離れた魚市場。
課題	回廊機能	<ul style="list-style-type: none"> ・観光交通渋滞の緩和、円滑な市内交通の確保。 ・歩行環境のユニバーサル性、安全性の確保。 ・クルーズ船客の受入環境整備。移動手段の多様性。
	滞留・回遊機能	<ul style="list-style-type: none"> ・集客の年間の平準化。 ・既存ストックの有効活用による集客拠点整備。（ファミリー層、女性客、外国人のニーズの取入れ） ・街歩きの動線の創出のため、港一駅間をつなぐ集客スポットの整備。 ・津波からの避難施設の必要性。 ・地消地産のしくみと、漁業基地を兼ねる水産総合施設の整備。 ・街並みの統一感、特に海辺隣接エリア。 ・国際的な知名度アップ。サステイナブルな観光地。

● サクセスストーリー

● フィッシャーマンズワーフ（魚市場・港食堂、観光船等の旅客施設等の複合施設）

滞留機能の核となる施設であるフィッシャーマンズワーフ（水産施設）は、臨港地区（サンレモ公園から漁協、現存の漁師食堂を含む奥部の範囲）の活用を前提に、既存の利用機能（客船待合、漁業・ダイビング基地等）の維持・拡充と新規機能（水揚げ施設、魚市場）の導入により、観光集客、水産物流通の規模拡大、地消地産（市内流通）率の向上につながる役割が期待されます。飲食物販部門で年約 10 億円、魚市場部門で 5 億/円の取扱い額になると試算されました。



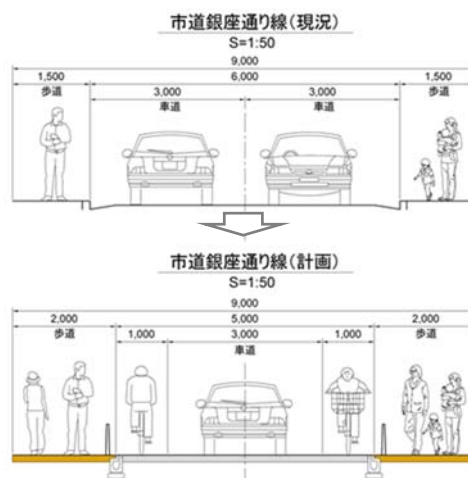
フィッシャーマンズワーフ（魚市場・港食堂、観光船等旅客施設等の複合施設）のイメージ

● 道路空間の再配分による効果

商業・生活系道路において車線を減数、歩道幅員を増加する道路空間の再配分、歩道上空間の開放化、夜間間接照明などにより、歩行者数 3.5 倍に増加、商店街の店舗数が 1.5 倍に増加、地価上昇率が全国トップレベルになるとの成果事例があり、市内で再生に向けた活動がなされつつある商店街においても類似の効果が期待されます。



熱海銀座商店街

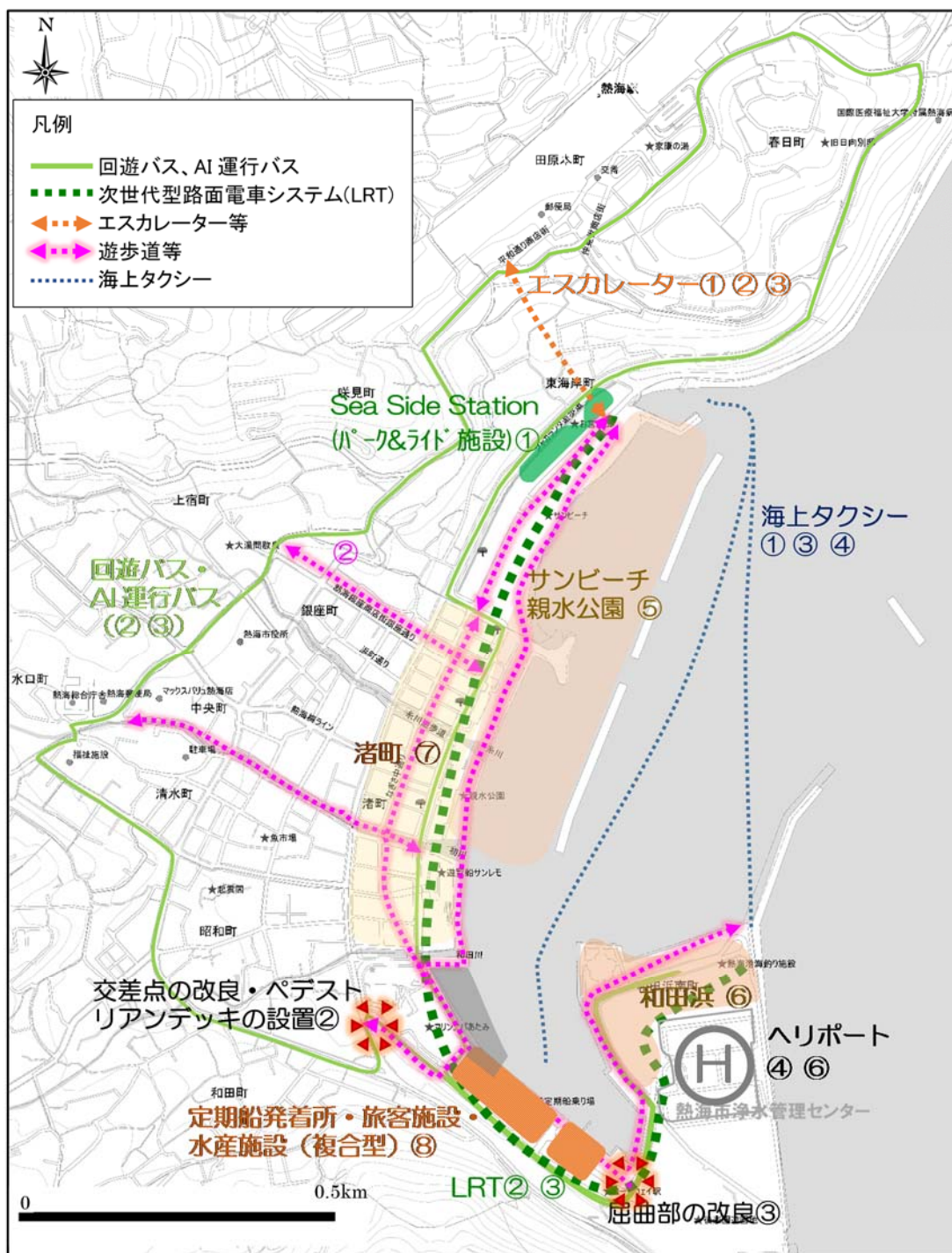


● プロジェクト（賑わい創出整備計画（案）概要）

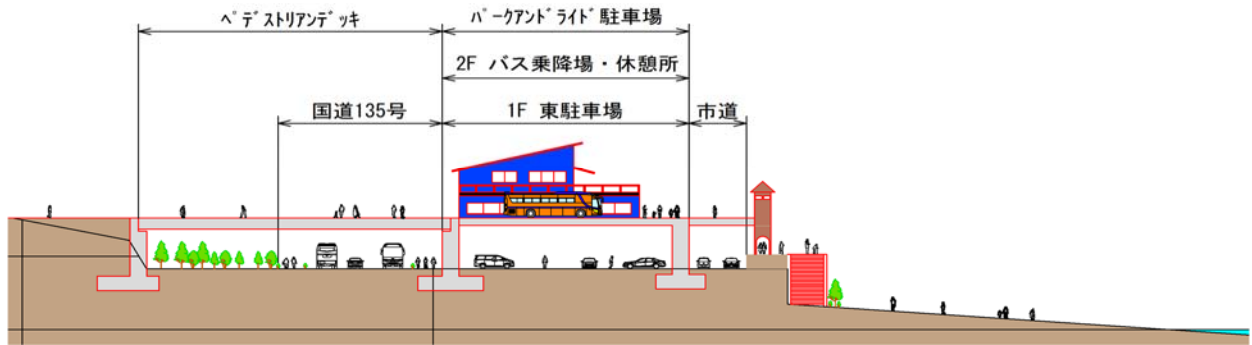
ジャンル		プロジェクト		サブプロジェクト
回廊機能	観光交通	①	交通拠点を中心にパーク＆ライド&ウォーク（P & R & W）のしよみの整備	シーサイドステーションの位置づけ、パークアンドライドの導入とマイカー規制、エスカレーター等自動昇降設備設置等、海上タクシー、レンタサイクル
	公共交通の利便性向上	②	誰もが便利に楽しく移動できる交通環境の整備（歩行空間の整備）	バリアフリー化としてエスカレーター等自動昇降設備、道路空間の再配分による歩車分離、交差点の改良とベデストリアンデッキの導入、AI 運行バス、LRT
	クルーズ客受入	③	クルーズ客の受入環境の整備（広域周遊と市内の移動の多様性）	LRT、AI 運行バス、エスカレーター等自動昇降設備、海上タクシー、交差点の改良による渋滞緩和、Wi-Fi 環境
		④	陸路と海路の連携（レール&クルーズ等）	海上タクシー、レール&クルーズ等につながるスムーズな市内交通、ヘリポート
滞留・回遊機能	街の活性化と観光施設	⑤	海辺（親水公園・サンビーチ）の通年利用	ピアを活用した散策・休息施設、ユニバーサルビーチ（水中車椅子のレンタル）、マリナ利用者との協働によるヨットのライトアップ、海辺の体験拠点（アクティビティセンター）、海の障害者マークの取得
		⑥	和田浜エリアの高度利用	ピアを活用した釣り・散策・休息施設、津波避難タワー兼旅客ターミナル、ヘリポート、ヨットクラブハウス、宿泊施設、緑地、レンタサイクル施設等
		⑦	渚町の活性化	緑化・景観整備、街並みの統一性、夜間照明、遊休地の活用と全天候型アーケードによる民間活動の場の提供、車両乗り入れ規制・歩行者天国、ユニバーサルなサイン計画
	地元魚と漁港活用	⑧	水産施設の再編	水揚げ・荷捌き施設、販売・飲食施設（フィッシャーマンズワーフ）、釣り・ダイビング関連施設
	国際認知度	⑨	サステイナブルな観光地としての認証取得	サステイナブル・ツーリズム国際認証、ブルーフラッグ国際認証の取得、国内外の取得地との連携



スーパーヨットとフィッシャーマンズワーフ（イメージ）



- ①交通拠点を中心にパーク＆ライド&ウォーク（P&R&W）計画
- ②誰もが便利に楽しく移動できる交通環境の実現（歩行空間の整備）
- ③クルーズ客の受入環境整備（広域周遊と市内の移動の多様性）
- ④陸路と海路の連携
- ⑤海辺（親水公園・サンビーチ）の通年利用
- ⑥和田浜エリアの高度利用
- ⑦渚町の活性化
- ⑧水産施設の再編成



P & R & W計画 (Seaside-Station) (イメージ)

● ロードマップ

要望・必要の大きさ、稼働機会と経済効果、制度あるいは社会的な調整事項、実現性、代替の可能性等を考慮し、事業計画を進める優先性を整理しました。

ジャンル	プロジェクト	優先性		実施主体		
		賑わい ニーズ	取組み やすさ			
回廊 機能	観光交通	①	交通拠点を中心にパーク&ライド&ウォーク（P & R & W）のしくみの整備	◎	○	官・民
	公共交通の 利便性向上	②	誰もが便利に楽しく移動できる交通環境の整備（歩行空間の整備）	◎	◎	官・民
	クルーズ客 受入	③	クルーズ客の受入環境の整備（広域周遊と市内の移動の多様性）	◎	○	官・民
		④	陸路と海路の連携（レール&クルーズなど）	○	○	官・民
滞留・ 回遊 機能	街の活性化と観光施設	⑤	海辺（親水公園・サンビーチ）の通年利用	○	◎	民
		⑥	和田浜エリアの高度利用	◎	○	官・民
		⑦	渚町の活性化	○	○	民
	地元魚と漁港活用	⑧	水産施設の再編	◎	◎	官・民
	国際認知度	⑨	サステイナブルな観光地としての認証取得	◎	○	官・民



V.2 今後の推進に向けて

「熱海港湾エリア賑わい創出整備計画（案）」において熱海港およびその周辺地域の将来イメージとしてまとめた事業について、今後、官民連携により推進するにあたり、市として当面取組む調査、計画等を整理した。

表 V. 2. 1 今後の推進に向けた取組案(1)

事業目的	事業内容	計画推進に向けた市等の取組
定期船、遊覧船、マリーナ等の多様な魅力を生かした地域経済活性化	クルーズ船やスーパーヨットを誘致	①ポートセールス方策の検討 ②客船誘致委員会活動の推進
	定期船と遊覧船の発着所の一体化	①土地利用調整 ②導入機能・規模の検討 ③周辺における既存事業者との調整 ④地盤・土質調査 ⑤実施主体（整備、管理）の選定
	マリーナ規模（ヨットの受入施設）の拡大	①不足規模検討（需要調査） ②実施主体（整備、管理）の選定
	Wi-Fiの強化	①実態調査 ②導入機能・規模の検討 ③実施主体（整備、管理）の選定
	旅客ターミナル（津波避難施設と兼用）の導入 駐車スペース（緊急物資等受入スペースと兼用）	①必要性・導入機能・規模の検討 ②土地利用調整 ③地盤・土質調査 ④実施主体（整備、管理）の選定
	スーパーヨット受入施設	①土地利用調整 ②地盤・土質調査 ③実施主体（整備、管理）の選定
	海上タクシー	①導入事例調査 ②採算性検討 ③規制緩和等の必要策の検討 ④関係者調整 ⑤必要施設検討 ⑥運行事業者選定
漁港機能の付加	漁船係留施設、荷揚げ等漁業施設	①導入機能・規模の検討 ②港湾域の利用の調整 ③外部資金検討 ④実施主体（整備、管理）の選定

表 V. 2. 2 今後の推進に向けた取組案(2)

事業目的	事業内容	計画推進に向けた市等の取組
防災、災害時対応	津波避難施設、防災活動拠点	①導入機能・規模の検討 ②施設諸元検討 ③概略設計 ④管理者・管理方法の検討 ⑤防災活動計画の検討
渋滞の解消	交差点改良	①道路管理者との調整 ②交通量調査 ③導入機能・規模の検討 ④用地交渉、概略設計
観光交通 公共交通の利便性 向上 クルーズ客の受入	交通拠点を中心にパーク&ライド&ウォーク（P & R & W）のしくみの整備	①観光交通計画立案 ②官民連携計画立案 ③道路管理者との調整 ④需要調査 ⑤導入機能・規模の検討 ⑥地盤・土質調査 ⑦協同事業者選定 ⑧概略設計
	誰もが便利に楽しく移動できる交通環境の整備（AI 運行バス、LRT、歩行空間の整備等）	①交通量・交通実態調査 ②周辺道路を含めた交通計画作成 ③導入機能・規模の検討 ④地域意見の調整 ⑤サイン計画立案 ⑥ペDESTリアンデッキ等の概略設計

表 V. 2. 3 今後の推進に向けた取組案(3)

事業目的	事業内容	計画推進に向けた市等の取組
街の活性化と観光施設の設置・再編	海辺（親水公園・サンビーチ）の通年利用 ・ピアを活用した散策、休息施設、釣り施設	<ul style="list-style-type: none"> ①既存施設の強度検討 ②導入機能・規模の検討 ③火薬類取締法規制対応の検討 ④整備・管理方法の検討 ⑤協同実施主体（整備、管理）の選定 ⑥概略設計
	和田浜エリアの高度利用 ・宿泊施設 ・ヘリポート	<ul style="list-style-type: none"> ①導入機能・規模の検討 ②火薬類取締法規制対応の検討 ③整備・管理方法の検討 ④ヘリポートの協同実施主体（整備、管理）の選定 ⑤概略設計
	渚町の活性化	<ul style="list-style-type: none"> ①「渚町街づくり推進地区計画」の実施評価 ②「渚町景観・緑化計画（仮称）」の検討 ③地域との合意形成 ④具体施策の検討 ⑤実施者・管理者・推進団体の選定
漁港活用、地消地産の推進	フィッシャーマンズワーフ	<ul style="list-style-type: none"> ①需要調査 ②供給能力調査 ③導入機能・規模の検討 ④関係者との合意形成 ⑤外部資金の検討 ⑥整備・管理方法の検討 ⑦実施主体（整備、管理）の選定 ⑧概略設計
国際認知度向上	サステイナブルな観光地としての認証取得	<ul style="list-style-type: none"> ①先行事例による取組・効果調査 ②認証基準・課題の整理 ③波及効果検討 ④認証取得計画の立案 ⑤関係者との合意形成