



客船ターミナル正面玄関

特に力を入れているのが客船誘致であり、2006年実績では、QM2（クイーン・メリー2）を含め81隻（乗客計223,615人）が入港しました。客船ターミナルの補修関係費としては、セキュリティー強化のため430万ドル、外観に30万ドル、トイレ等の改修に35万ドル、屋根の補修に4万5千ドル、防舷材に75万ドルを費やしています。将来の目標は、2隻同時入港可能な岸壁施設の確保と、岸壁でのエネルギー補給であり、後者については、2008年実施を目指しており、これにより、1隻あたり排気ガスが1.22トン削減されます。岸壁整備費として約190万ドル必要と見積もられていますが、州政府からの補助金で賄う予定です。

また、サンフランシスコで働く人々の足として重要な役割を果たしているのがフェリーであり、2001年に供用開始された新しいターミナルの乗客数は2006年に360万人となっています。サンフランシスコ市内は住居費・物価が非常に高いため、市外（対岸）から通勤する人が多く、道路網が整備されているとはいえ、朝夕のフェリーターミナルは通勤客で賑わっていました。

集客力という観点では、集客スポットとして人気の高いフィッシャーマンズ・ワーフ・エ

リアには、年間1千百万人の観光客が訪れ、アルカトラズ島ツアーにも年間130万人の集客があります。

一方、港湾物流機能としては、ピア80、90、92、94、および96にてコンテナやバルク貨物を取り扱っています。ドライ・ドックもあるピア70は、150年間にわたって造船および船舶修理拠点を担ってきました。

一方、ピア70には、希少価値があるものの崩壊寸前の歴史的建築物も現存しており、その保存も急務となっています。米国でも最も長い歴史を有する造船・船舶修繕ヤードを維持しつつ、この重工業エリアのなかに市民開放エリアを導入することが課題です。



このエリアでは、コストをかけて土壌浄化を行うBrownfields浄化プロジェクトが進行中です。このプロジェクトの一例としては、22エーカーの廃棄物埋立地が湿地と公園に転換され、渡り鳥を含む鳥類等の生息地となり、サンフランシスコ港が資金を提供して教育プログラムや市民参加プログラムが行われており、毎年、多くの学生やボランティアが参画しています。

サンフランシスコ港の再開発事業は、1898年の建造以来、サンフランシスコ港の象徴的役割を果たしてきたフェリー・ビルディング近隣の再開発から本格化しました。フェリー・ビルディングは、かつては湾の対岸とサンフランシスコを結ぶフェリー乗客のターミナルとして賑わっていましたが、橋脚

