

調査成果報告書

清水港（江尻・日の出地区）活性化推進施策検討調査			
調査主体	静岡県静岡市		
対象地域	静岡県静岡市	対象となる 基盤整備分野	港湾

1. 調査の背景と目的

静岡市清水港周辺地区においては、活性化に取り組んでいる中心市街地と、今後、整備が進み、物流・産業機能の立地再編が想定される港湾地区について、両者の近接性を活かした一体的な活性化により、「みなとまち」「ウォーターフロント」の特性を活かした観光集客、産業立地等を進めることが期待されている。

そこで、都市・港湾にまたがる官民関係主体が共有し、活動することができる将来ビジョンを設定することが重要である。また、低未利用地の活用や観光資源を結ぶルート開発など具体的な事業を起こしていくため、各種連携可能性や周辺の基盤整備動向等が、あらかじめ具体的に示されていることが望ましい。以上のことから、本調査では、関係者が共有するビジョンの検討、関連する各種実現可能性調査を行い、具体的な取組みを示した「清水都心ウォーターフロント活性化プラン（案）」（以降、「本プラン」とする）を策定した。

本調査は、平成29年の中部横断自動車道の供用時期を意識し、具体性のある短期的（5年程度）な達成目標の提示を目指した。また、行政による次期清水港港湾計画への反映や基盤整備、地元官民関係者の一体的な取組みや民間による土地利用の円滑な取組みなどにより、地元経済活動の活性化が期待される。

2. 調査内容

(1) 調査の概要と手順

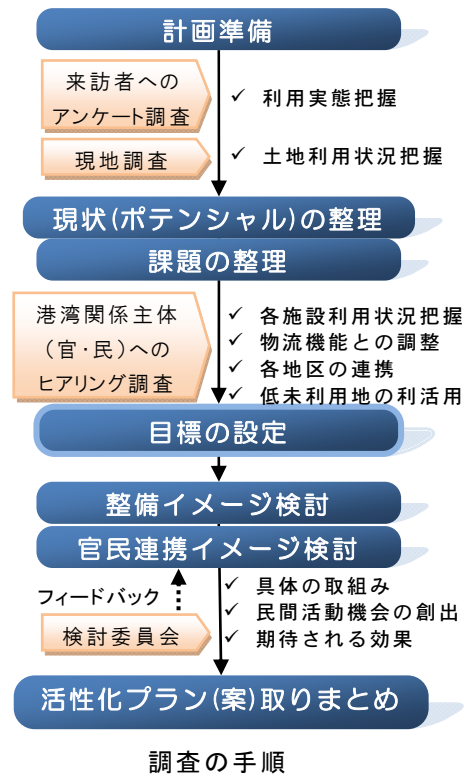
① 調査の手順

調査は右図の流れで行った。

はじめに、対象範囲の現地調査と来訪者へのアンケート調査を行い、来訪者の利用実態や土地利用状況等を把握し、現状と課題について整理した。また、港湾関係主体（官・民）へのヒアリングを行い、にぎわい空間を目指すにあたり、各施設の利用状況、既存の物流機能との調整、各地区の連携、低未利用地の利活用の要望等を整理した。

これらの整理を踏まえ、清水都心ウォーターフロントの目標を設定し、整備イメージや官民連携のイメージを検討し、活性化プラン（案）の取りまとめを行った。

活性化プラン（案）の検討にあたっては、専門家や地元関係事業者をメンバーとした検討委員会を設置し、各分野間の調整を図った。短期的な具体の取組みに焦点を絞り、民間の活動機会や地域への期待される効果などを含め議論を行った。



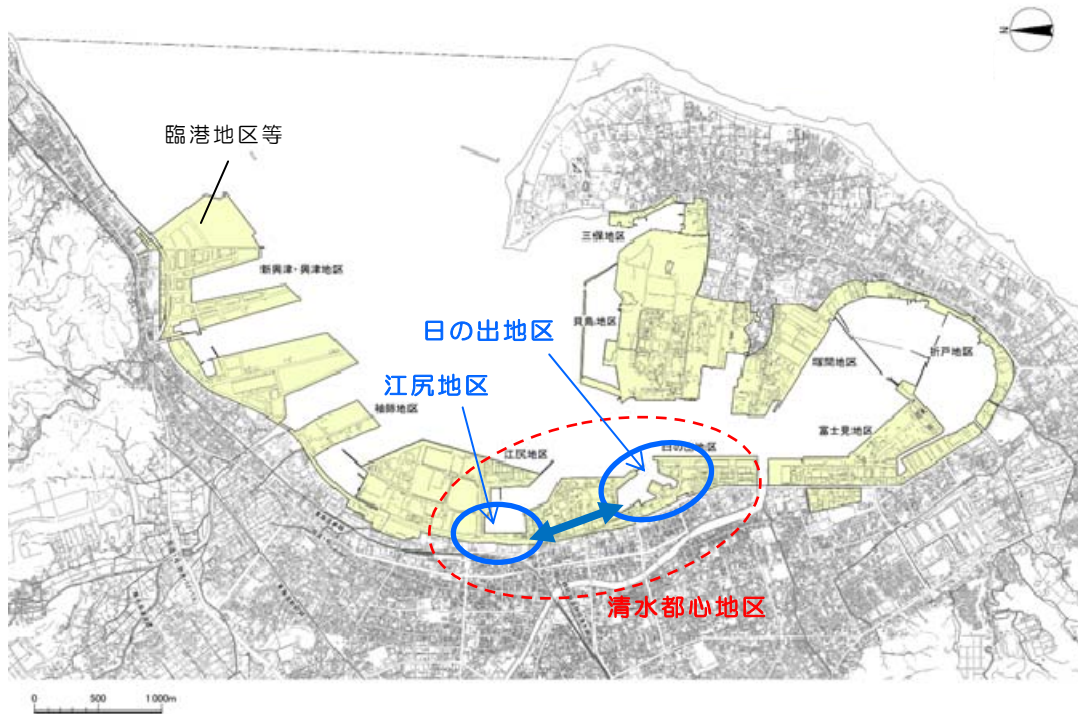
調査の手順

検討委員会の構成

- 横内憲久委員長（日本大学教授）
- ・ 清水港振興株式会社 ・ 清水港利用促進協会
- ・ 清水漁業協同組合 ・ 社団法人清水漁港振興会
- ・ 静岡商工会議所 ・ 株式会社ドリームプラザ
- ・ 株式会社JTB中部 ・ 静岡鉄道株式会社
- ・ 国土交通省中部地方整備局清水港湾事務所
- ・ 静岡県交通基盤部港湾局/清水港湾管理局
- ・ 静岡市経済局商工部/都市計画部

② 対象範囲と検討の視点

本プランは、「清水都心地区（「まち」と「みなと）」全体に波及するよう視野をひろげつつも、特に、清水港の「江尻地区」、「日の出地区」の2つのウォーターフロント拠点とそのつながり、さらに周辺に焦点をあて検討した。



対象範囲

本プランの策定に当たっては、以下の3つの視点を重視した。

1) 「みなと」「まち」が一体となった活性化

- ・活性化に取り組む中心市街地と、将来、物流・産業機能の立地再編が想定される港湾エリアとで、「両者の近接性」や「点在するみなとまちの地域資源（歴史や産業の特色を持った施設等）」を活かした賑わい創出による地域活性化を目指す

2) 地区・分野間の連携による厚みのある魅力づくり

- ・中心市街地（まち）および港湾周辺（みなと）の一体的な活性化には、エリア内の水辺地区、商店街、公共施設、観光資源等の多様な地区を連携させていくことが必要である
- ・活性化を実行する主体についても、港湾関係企業をはじめとして、商業・観光・交通事業者、客船誘致委員会や商工会議所等の経済団体、地区関係住民、市民団体、行政関係機関等がそれぞれの立場・役割で活動していくことが重要である

3) 官民連携により時機を得た実現化

- ・現行の港湾計画においても、物流機能の集約・再編による親水空間の創出等について方向性が示されている
- ・今後、賑わい創出を進めるに当たっては、行政側で主体的に対応する法制度、公共基盤等の課題と、民間側で主体的に対応する土地利用やソフトの取り組みが、機を逸することなくタイミング良く展開されるよう、連携して検討・推進していくことが必要である

③ 官民連携による清水都心ウォーターフロントの活性化への取り組み方

清水港のウォーターフロントの活性化のために取り組む項目は幅広く、関係主体が多様なため、下記の留意事項を意識しつつ、検討を進めた。

- 「活性化」のために必要な施策・手法・実施主体は、ハード・ソフトの多岐に渡る。また、それらが共通の課題に対し、効果的に組み合わせられることが望ましい。
- このため、本検討においては、関係主体が、それぞれの立場、得意手を活かし、分野に応じた提案を積極的に行うと共に、それらを効果的に実行するための課題や他の主体・分野に求める取り組みを提示し、共有や連携を図る場として活用されることを期待する。
- なお、「活性化」と併せ、物流、防災等の他の課題・テーマについても調整・連携を図る必要がある。

活性化項目	内容	主体イメージ
周辺・外部との連携	対外プロモーション、集客や情報発信、交通アクセス等	
施設運営 (ソフト・イベント開催)	イベントやソフト対応を含めたマネジメント等施設の運営等	
民間施設整備	民間による施設整備、転用等	
公共施設整備	公共による施設整備	
基盤整備	道路・緑地等の基盤的整備	
行政計画・支援施策等	他計画への反映・各種支援措置等	
制度的対応	港湾計画改訂・水域占用許可・臨港地区・分区指定等	



「活性化（賑わい）」以外の課題・テーマとの整合性
 ・物流、産業機能の振興
 ・防災、危機管理面の対策 など

(2) 調査結果

①清水都心ウォーターフロントのポテンシャル

現地調査、アンケート結果より、ポテンシャルは以下のように整理できる。これらのポテンシャルを最大限に活かした新しい清水都心ウォーターフロントの創出を目指す。

1) 富士山や多様な船舶などの特徴的な視対象

- ・物流基盤としての清水港が活発に活動しており、港ならではの要素が多数存在する。
- ・江尻漁港地区では漁船等の船舶、水揚げ作業や水上バス、ドリプラ前の水域にはヨット、船溜まりでは、水上バスのほか遊覧船や官庁船、フェリーターミナルではフェリーや客船と、様々な種類の船舶が眺められる。
- ・古い倉庫や清水港線軌道跡、港湾施設といった歴史的要素、富士山や三保の松原といった自然的要素も多数存在する。

2) 近接する異なる特徴を持った4つの水域

- ・清水港には、水産業を軸に活動する江尻漁港、ドリプラ前のヨットハーバーと砂浜を有す水域、遊覧船等が離着岸する船溜り、フェリーや客船が利用するふ頭前面の水域と既存の利用や地形など特性の異なる水域が存在する。
- ・既存利用を活かしつつ、更に魅力を高める船舶の再配置と空間活用の検討が必要である。

3) 都市と水辺の近接性

- ・物流の港として培われた歴史を持つ水辺空間は、まちなかとも、自然海岸とも違った魅力がある。
- ・このような空間特性と都市と近接したアクセス性を活かし、静岡市中心部やさらには中部～首都圏をも含めた背後圏を想定した活性化対策を考えることが必要である。

1) 富士山や多様な船舶などの特徴的な視対象

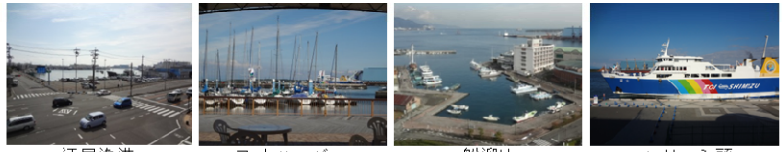
北北西に富士山の雄大な山姿を、陸や船など様々な視点から眺めることが出来る。また、遊覧船やヨット、官庁船、フェリー、客船など様々な船舶の利用があり、水辺らしい雰囲気を楽しむことが出来る。さらに、港町ならではの歴史的要素や自然的要素が周囲に多数存在する。



北北西に見える富士山 多様な種類の船舶

2) 近接する異なる特徴を持った4つの水域

「江尻漁港」、「ヨットハーバー」、「船溜り」、「フェリーふ頭」の水際まで近づける4つの水域があり、それぞれ規模が異なり、利用する船舶の種類も異なるため、来訪者に様々な水辺の利用や景観を提供することが出来る。



江尻漁港

ヨットハーバー

船溜り

フェリーふ頭



3) 都市と水辺の近接性

JR清水駅から最も近い江尻漁港まで約200m、最も遠いフェリーふ頭まで2kmと概ね徒歩圏内である。また背後の市街地からも水辺まで1km以内であり、都市と近接した立地条件にある。

清水都心ウォーターフロントのポテンシャル

② 清水都心ウォーターフロントの課題（江尻地区、日の出地区）

1) 個々の施設（あるいは地区）間のつながりの不足

- ・ JR清水駅と江尻漁港間、河岸の市と清水港線跡自歩道間、ドリムフラッグから日の出頭間などにぎわいの核となる施設や地区間の動線が弱く、また江尻地区、日の出地区ともに物流関係車両が行き来する道路の利用があり、施設間のつながりが不足している
- ・ 遊歩道や水際など人が通過・滞留する空間に入口を設けていない、それらの空間からアクセスしにくい、テナントの数が少ないなど、立寄りたいと思わせるような魅力ある施設・環境となっていない



利用者が少なく、利用しづらいイメージのある清水港線跡自歩道



業務車両等が利用するドリムフラッグとマリナーターミナルを結ぶ道路



フェリー利用者以外の利用促進が望まれる清水マリナーターミナル

2) 現状の漁港機能、物流機能の混在

- ・ 江尻地区や日の出地区には集客施設等が立地してきているものの、周辺の日の出頭や江尻地区の冷凍倉庫等を利用する業務用車両の利用が多く、これらの車両と集客施設の来訪者の一般車両や、あるいは業務用車両と歩行者との棲み分けが望まれる。

- 江尻地区の集客施設に近接した水域において、漁船や貨物船等が係留し混在した水域利用となり、来訪者が歩いたり休憩したりする空間となっていない。



臨港線跡遊歩道が不連続のため、来訪者等歩行者の横断が危険である(江尻漁港)



石積み倉庫周辺では倉庫で荷卸しするトラックが多く、歩行者には危険である(日の出頭)



集客施設のすぐ側に貨物船が係留している(江尻漁港、河岸の市前面)

3) 老朽化、工場閉鎖等に伴う空き地の未活用

- 日の出地区及び日の出頭地区内には、東洋製罐工場跡地や4号、5号上屋など施設の移転や老朽化等に伴い、低未利用地、施設等が増えている。今後もその傾向は継続するものと考えられるため、これらを活用したにぎわい機能の強化が望まれる。



東洋製罐跡地



老朽化した4号、5号上屋



石造倉庫群

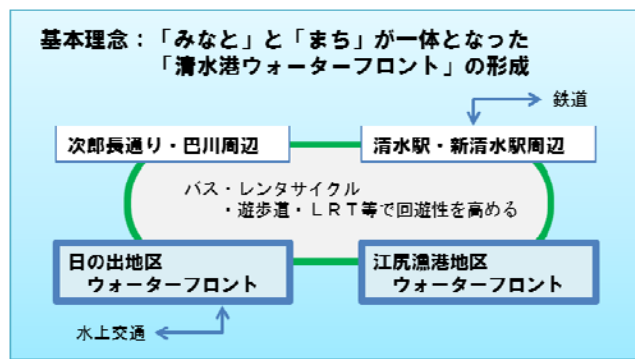


清水都心ウォーターフロントの課題

③ウォーターフロント活性化の目標の設定

③-1 清水都心ウォーターフロント活性化の考え方

「まち」と「みなと」が一体となった清水都心ウォーターフロントを形成していくためには、中心市街地活性化などの既存の市街地側の取り組みに加え、「(清水駅前の)江尻漁港から日の出地区(日の出ふ頭まで)の異なる魅力の拠点を磨き、つなげていく」ことを目標として掲げ、目指していくこととした。



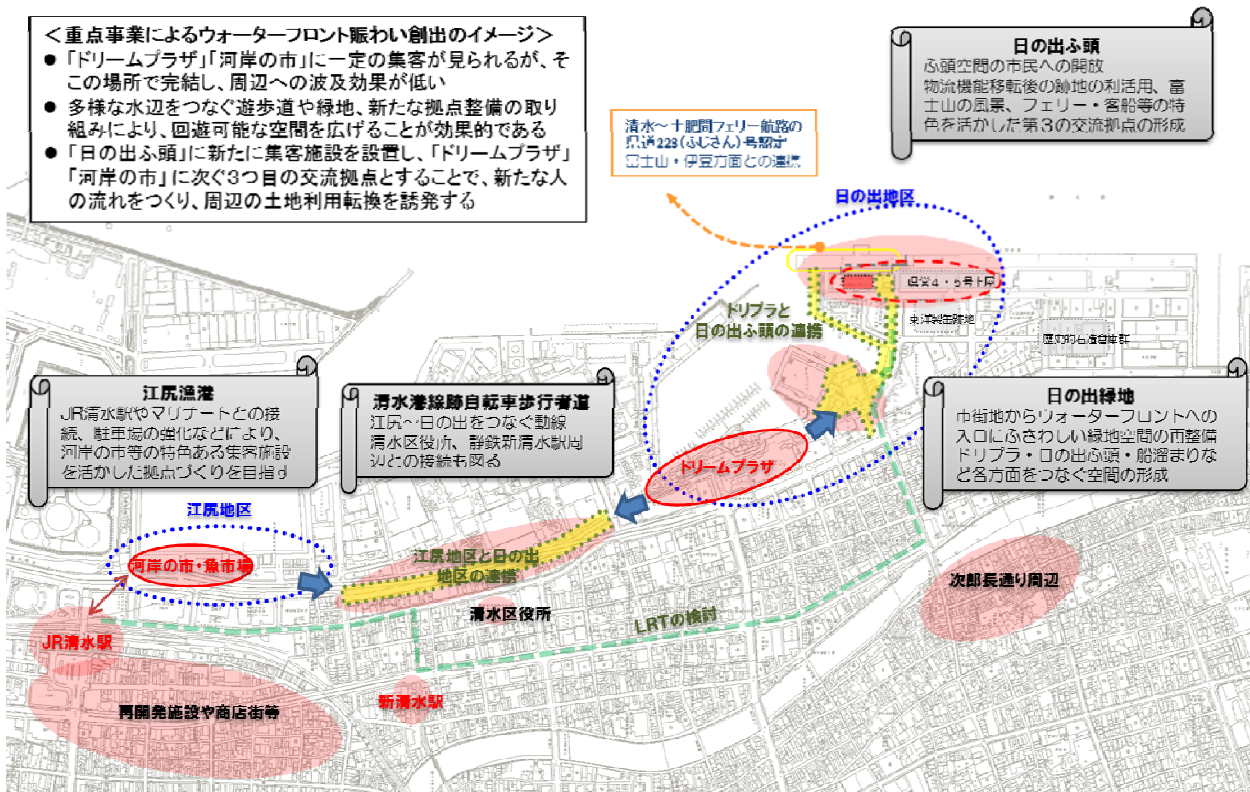
③-2 清水都心ウォーターフロント活性化のための目標設定

上記の基本理念を実現するため、清水駅から江尻漁港、日の出地区の各地区の魅力高め、ネットワークを形成することが重要であり、これを重点目標として設定した。

重点目標：江尻地区から日の出地区の異なる魅力の拠点を磨き、つなげていく

重点目標達成のため、駅から近く河岸の市など集客力のある水産関係施設を有する「江尻漁港」、一定の基盤整備が整い江尻と日の出の地区間の接続機能が期待される「清水港線跡自転車歩行者道」、ドリプラから日の出ふ頭へ、また中心市街地から水辺へ人が流れる機能が期待される「日の出緑地」、物流機能移転後の土地利用転換によりドリプラ、河岸の市に次ぐ第3の交流拠点の形成を目指す「日の出ふ頭」の4地区を重点地区として定め、具体の整備や施策を検討した。

「清水駅～江尻漁港～ドリムプラザ～日の出ふ頭」のネットワーク



清水都心ウォーターフロント活性化のための目標設定

④ 目標達成に向けた地区別の整備イメージ

以下に重点地区4地区の整備イメージとして、整備の方向性、民間経済活動の機会創出、期待される賑わい・効果を整理する。なお、4地区の整備の内容は、現時点のたたき台であり、実現化に向けては、各地区の地権者・利用者等の利害調整、各種法的手続き、事業化に必要な財源の枠組み等の調整をさらに行う必要がある。

④-1 江尻地区

【整備の方向性】

- 駅前に立地するウォーターフロントという特性を活かし、清水駅やマリナートから、河岸の市側への動線・水辺の憩い空間の形成を目指す。
- 港湾計画に示された「水面埋立」が行われた場合には、緑地や駐車場施設としての有効利用が期待される。

【民間経済活動の機会創出】

- ① 河岸の市やマリナート等による集客促進取組み
- ② 魚市場の見学やイベント等の観光商品化
- ③ 鉄道と水上バスを活用した観光ルート、プログラムの開発

【期待されるにぎわいの効果】

- ① JR清水駅からの来訪者の増加と江尻地区全体での回遊性の向上
- ② 物揚場のプロムナード化や水上バス乗り場の移設等による船舶利用者の増加
- ③ 水産市場、河岸の市等の商業施設による海側へのにぎわいの展開
- ④ 週末等の交通混雑の解消



江尻地区整備イメージ

④-2 清水港線跡自転車歩行者道

【整備の方向性】

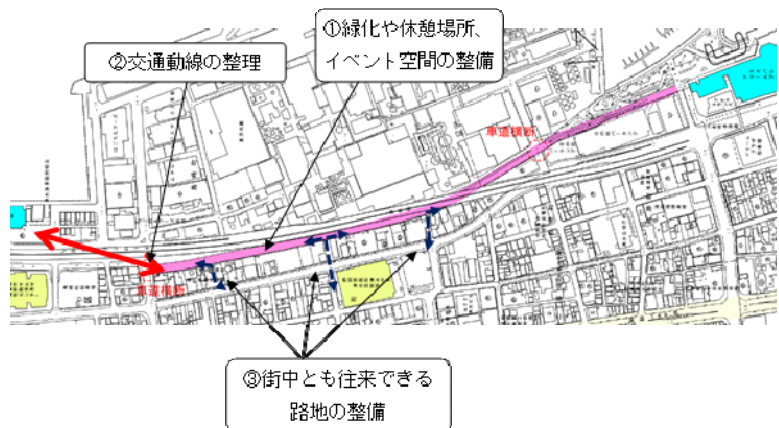
- 江尻「河岸の市」と日の出「ドリームプラザ」を結ぶ動線として、また、清水区役所や新清水駅など街中ともつながるポイントとして、快適に歩きたくなる空間づくりやイベント利用等の促進を目指す。

【民間経済活動の機会創出】

- ① 遊歩道空間を活用したイベントの開催
- ② 遊歩道沿道において、遊歩道に向けた店舗等の展開
- ③ 植栽、アート等、市民活動の展開

【期待されるにぎわいの効果】

- ① 緑化や休憩場所の充実による、イベントの開催、利用者の増加
- ② 管理・運営への市民や企業参画
- ③ 自歩道側を向いた建物・土地利用(カフェ・店舗など)



清水港線跡自転車歩行者道整備イメージ

④-3 日の出緑地地区

【整備の方向性】

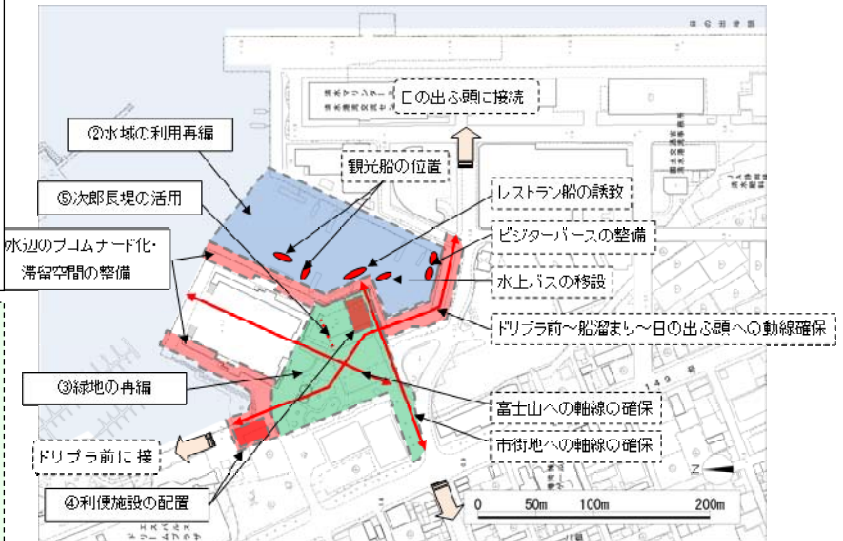
- ドリームプラザ・日の出ふ頭・エスパルス通りを相互に結ぶ空間として、緑地を再整備し、訪れた人が回遊しやすい空間を目指す。
- マリビル前の船溜まり(水面)も緑地と連続的な賑わい空間として活用が期待される。

【民間経済活動の機会創出】

- ①イベントやオープンカフェ等、公共空間を活用したビジネス展開
- ②船溜まりの水面における水上バス、湾内クルーズ、レストラン船係留等の充実
- ③緑地内あるいは緑地周辺での店舗・サービス施設の運営

【期待されるにぎわいの効果】

- ①適度な規模の水域活用による新たな水辺の賑わい拠点の創出
- ②水辺の賑わいの商業活動への波及
- ③清水都心 WF の回遊性の向上 (特に、ドリプラ～マリターミナル)
- ④夜間の賑わいスポットの創出
- ⑤「清水港発祥の地」の記憶の継承
- ⑥水上バス、遊覧船事業の活性化

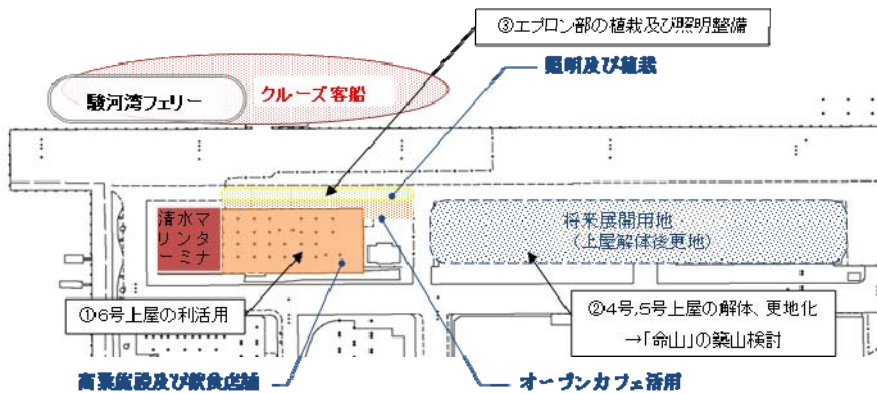


日の出緑地地区整備イメージ

④-4 日の出ふ頭地区

【整備の方向性】

- 4・5・6号上屋の物流機能が移転することで、SOLAS条約による立入制限区域が縮小され、フェリーや客船等の利用・見学に訪れやすい環境となることが期待される。
- 撤去となる4・5号上屋の跡地利用、6号上屋の跡地空間利用を通じて、にぎわい・交流機能の導入を図り、新たな集客スポットの形成を目指す。



日の出ふ頭地区整備イメージ

【民間経済活動の機会創出】

- ①フェリー、客船等の大型船を活用した集客イベントの開催
- ②上屋や周辺空間での飲食・物販等の事業展開
- ③ふ頭地区への公共交通(バス、LRT等)サービスの展開
- ④周辺の工場跡地等の土地利用の誘発

【期待されるにぎわいの効果】

- ①来訪者の目的となる施設が生まれることで、日の出地区周辺の回遊性が向上
- ②日の出ふ頭の交流拠点化による周辺遊休施設(地)の利活用機運の促進
- ③上屋内部でのテナント及び上屋前面でのカフェ、マルシェ等の運営
- ④フェリー利用者等に対する利便性の向上

⑤ 目標達成に向けた官民連携のイメージ

⑤-1 清水都心ウォーターフロント活性化におけるエリアマネジメント体制の構築

清水都心部では、中心市街地、港、巴川周辺など、広い範囲で様々な関係主体が活性化の取組を行っている。これらを個別ではなく、全体で連携して来訪者へ提供することができれば、来訪先としての「清水都心WFエリア」の魅力・価値を高めることができる。と考える。

エリアマネジメントは、行政主導ではなく、住民・事業者・地権者等の地域の担い手の主体的な取組であり、複数のエリアをまたがる問題を包括する組織として位置づけ、「清水WFエリアマネジメント（仮称）」として、既存の検討委員会組織等をベースに新たな主体の参画を検討しつつ、発展的に、移行継続していくことが期待される。



⑤-2 港の空間・資源を活かした観光コンテンツの開発

ウォーターフロント空間の充実と併せ、港という特性を活かすような新たな観光プログラムについて、従来の観光関係者以外も巻き込みながら「開発」することが望まれる。

- 産業観光ツアー（湾内の物流・工場施設の見学、物流荷役作業を風景として見せる）
- 歴史散策ツアー（江戸時代から近代への港まちの発展の歴史を辿る）
- 水上・陸上を組み合わせた観光



現役で使用されている、伊豆石を使用した石造の歴史を感じさせる倉庫。これらの空間を観光資源として活用する方策検討。

⑤-3 交通・アクセスの充実

交通・アクセスの不便については、来訪者アンケートや事業者へのヒアリング等様々に指摘されている。徒歩等の回遊アクセスについては、自転車歩行者道や日の出緑地の整備に加え、楽しく歩けるようなソフトの施策、レンタサイクル等により総合的に対応を検討する。また、公共交通に関しては、既存の交通手段、ルートを踏まえながら、水上バスやLRT等各種交通機関の新たな導入について、主体となる事業者を含め検討する。



LRTなどの新交通導入の検討

3. 基盤整備の見込み・方向性

①基盤整備の見込み・方向性

本プランでは、江尻地区と日の出地区を連結させることを目指しており、これを実現するために各地区で効果的な基盤整備を進めることとしている。具体的には、JR 清水駅から、江尻地区と日の出地区を結ぶ水際のプロムナード化や既存の遊歩道の高質化、日の出地区での既存の上屋等を活用した拠点空間の整備などが考えられる。官民連携のもと、各種関係者等と調整を進めつつ、各地区の課題を解決しながら出来るものから先行的にスピード感を持って事業化に取り組んでいく。

②基盤整備による効果

これらの整備により、ウォーターフロント空間の一体化を図り、地区間さらには市街地との回遊性を高めることで、利便性の向上と更なる人流創出を目指す。これらにより、地区の魅力が相乗的に高まることで、土地利用転換や民間投資を誘発し、地域経済の活性化に寄与するものと考えられる。

4. 今後の課題

本プランに示したことを実現化していくために、今後、以下の点を踏まえながら、官民関係者が引続き連携して取り組んでいくことが必要である。

(1) 4地区の重点的な取組みに関する事業可能性の具体的検討

実現にあたって各地区の個別課題について調整、解決を図っていくことが必要である。また、経済、財政状況等も踏まえ、優先順位等を検討していくことも重要である。

(2) 港湾計画上の対応

にぎわい・交流空間を増やしていくためには、必要に応じて港湾計画の変更を行う場合も考えられる。港湾管理者等とも協議をしながら適切に対応していくことが必要である。

(3) 防災・安全への対応

ウォーターフロントにおいて「にぎわい」を高めるうえで、津波災害への対応方針を検討し、事業者・利用者・訪問者の安全・安心を高めることが不可欠である。災害想定等の情報、県・市等の防災関連計画との整合を図りつつ、安全な避難先の確保や流失物対策、復旧・復興方法等を検討していくことが必要である。

(4) 臨機応変な状況への対応

本プラン策定以降も、新たな遊休地の発生、土地活用の動きなどが生まれる可能性があり、本プランで示した方針を軸として、エリア全体の活性化に資するよう、機動的に対応していくことが重要である。

(5) 民間開発投資の呼び込み

にぎわいや集客を増やしていくためには、公共基盤の整備と民間経済活動が円滑に呼応することが重要である。今後、どのような民間開発投資を誘発することができるか、幅広い視点でマーケティングを進め、より大きなにぎわい、経済効果を生むことができると考える。

(6) 景観計画との調整

新たな施設整備やイベントの実施にあたっては、静岡市の景観計画や清水港・みなと色彩計画との整合を図りながら、秩序ある空間形成、周辺と調和する色彩選択を行うことが重要である。