

# 第 1 回 清水都心ウォーターフロント活性化検討委員会

## < 資 料 編 >

### 目 次

1. 上位計画、既往調査の整理 .....	1
2. 清水都心ウォーターフロントの魅力 .....	16
3. 清水都心ウォーターフロントの現状 .....	20
4. 来訪者アンケート調査 .....	26

平成 24 年 10 月 3 日

静 岡 市



## 1. 上位計画、既往調査の整理

清水港及び周辺に関わる上位計画、既存調査には以下のものがある。

清水港のうち江尻・日の出地区に注目し、これら計画及び調査における位置づけ、検討内容等について整理する。

- (1) 清水港港湾計画
- (2) 駿河湾港アクションプラン推進計画
- (3) 静岡県総合計画
- (4) 静岡市総合計画（第2次基本計画）
- (5) 静岡市都市計画マスタープラン
- (6) 清水地区中心市街地活性化基本計画
- (7) 静岡市都心地区まちづくり戦略
- (8) 静岡市清水港ビジョン

### (1) 清水港港湾計画

#### ①計画の概要

清水港港湾計画は、平成16年に清水港の港湾管理者である静岡県が策定したものであり、平成20年代後半を計画目標年次とし、以下の内容となっている。

#### 【清水港への要請】

- 1) 外貨コンテナ貨物取扱機能の強化・高質化
- 2) 一般貨物の集約・再配置と施設の再編
- 3) 臨海部道路体系の構築
- 4) 新・静岡市の臨海部における賑わい空間の創出
- 5) 海洋性レクリエーション機能の向上
- 6) 小型船舶の利便性が高く、安全な収容場所の確保
- 7) 港湾における防災機能の向上

#### 【清水港の抱える問題点】

- 1) 中核国際港湾として、日本及び地域経済の持続的な発展への寄与
- 2) 物流・人流機能を効率的に発揮するための良好なアクセスの提供
- 3) 交流空間の場としての地域の活性化への寄与
- 4) 市民の暮らしに安心と安全を提供
- 5) 市民が安らぎと潤いを感じる魅力ある空間の提供

#### 【計画の方針】

- 1) 企業の生産活動を支援し、国内外市場での競争力を向上させるため、国際海上コンテナ取扱機能の拡充・強化を図る。
- 2) 既設ふ頭の再編、利用転換を図りつつ、清水港の物流、生産、交流、生活機能の適正な配置を行い、埠頭の効率性、利便性、安全性の向上を図る。

- 3) 高規格幹線道路との円滑なアクセスを確保するため、主要幹線道路との連携に配慮しつつ、臨港道路体系の強化を図る。
- 4) 港内における船舶や漁船の安全な航行と停泊の確保を図る。
- 5) 交流拠点の形成に向け、旅客船ターミナルと西伊豆を結ぶフェリーターミナル機能の拡充を図る。
- 6) 地震などの災害発生後の避難者対策や、背後地を防護するためのセーフティ機能の確保、緊急物資の輸送路の確保、さらには経済活動を維持するため、防災機能の強化を図る。
- 7) 人々が気軽に訪れ、港や海に接することのできる親水空間の確保や、海洋性レクリエーション拠点の形成を図る。

#### 【港湾空間の利用方針】

- 1) 新興津・興津地区は、外貨コンテナ貨物を中心に取り扱う物流関連ゾーンとする。
- 2) 袖師地区北部は、外貨一般貨物を中心に、また、日の出地区南部から富士見地区、折戸地区折戸湾東側は、内貨一般貨物を中心に取り扱う物流関連ゾーンとする。
- 3) 袖師地区南部から江尻地区、及び塚間地区から貝島地区は、生産ゾーンとする。
- 4) 江尻地区北部、日の出地区北部の両地区は、地域の振興を図る交流拠点ゾーンとする。
- 5) 新興津・興津地区北部、袖師地区北端部、江尻地区東部、富士見地区北部、折戸地区折戸湾西側及び三保地区の各地区には、緑地レクリエーションゾーンを適正に配置する。
- 6) 新興津・興津地区中央部、及び袖師地区中央部のふ頭基部には、船だまり関連ゾーンを設ける。

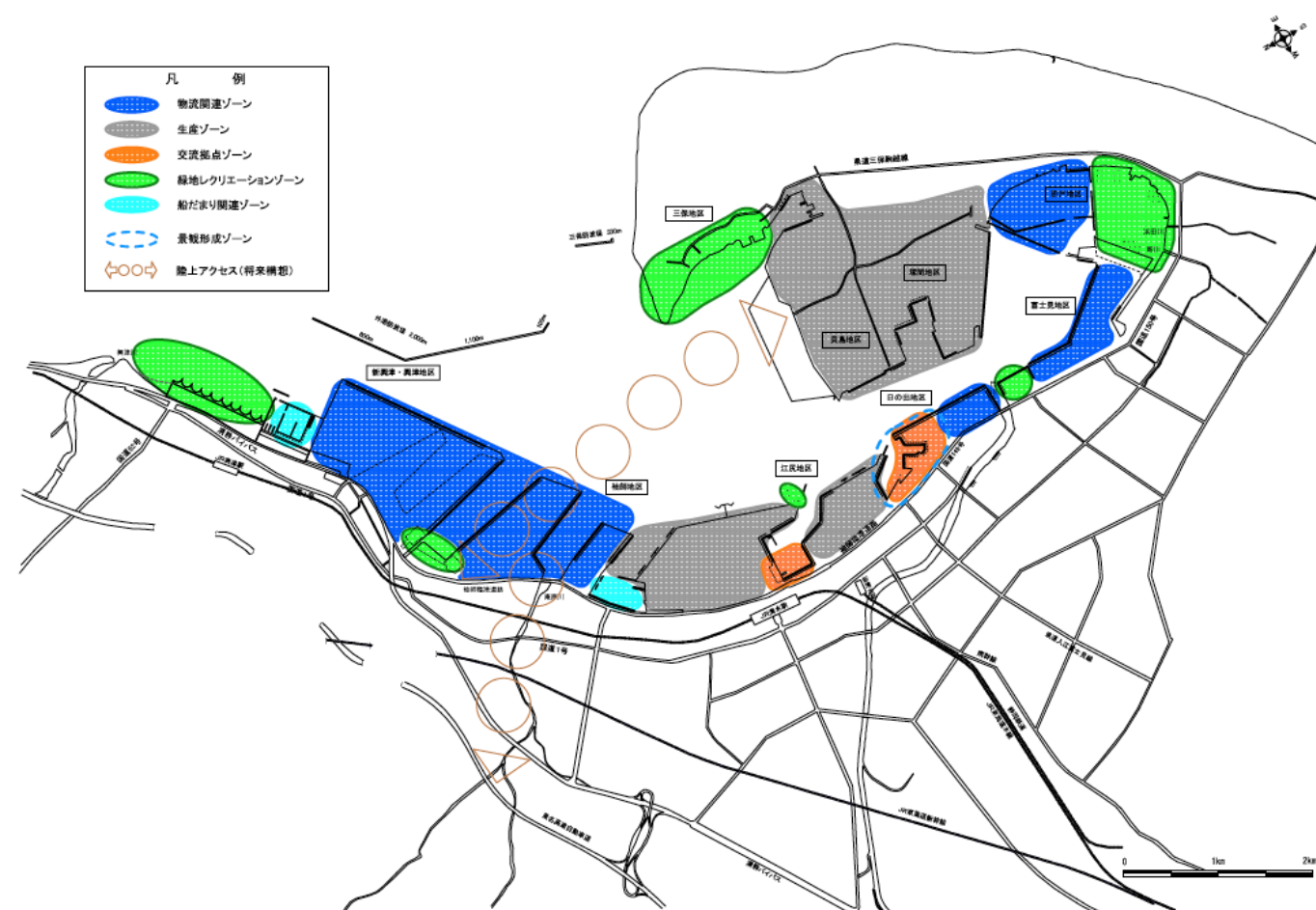


図 清水港の空間利用のゾーニング図

出典：清水港港湾計画資料(その1)、平成16年7月

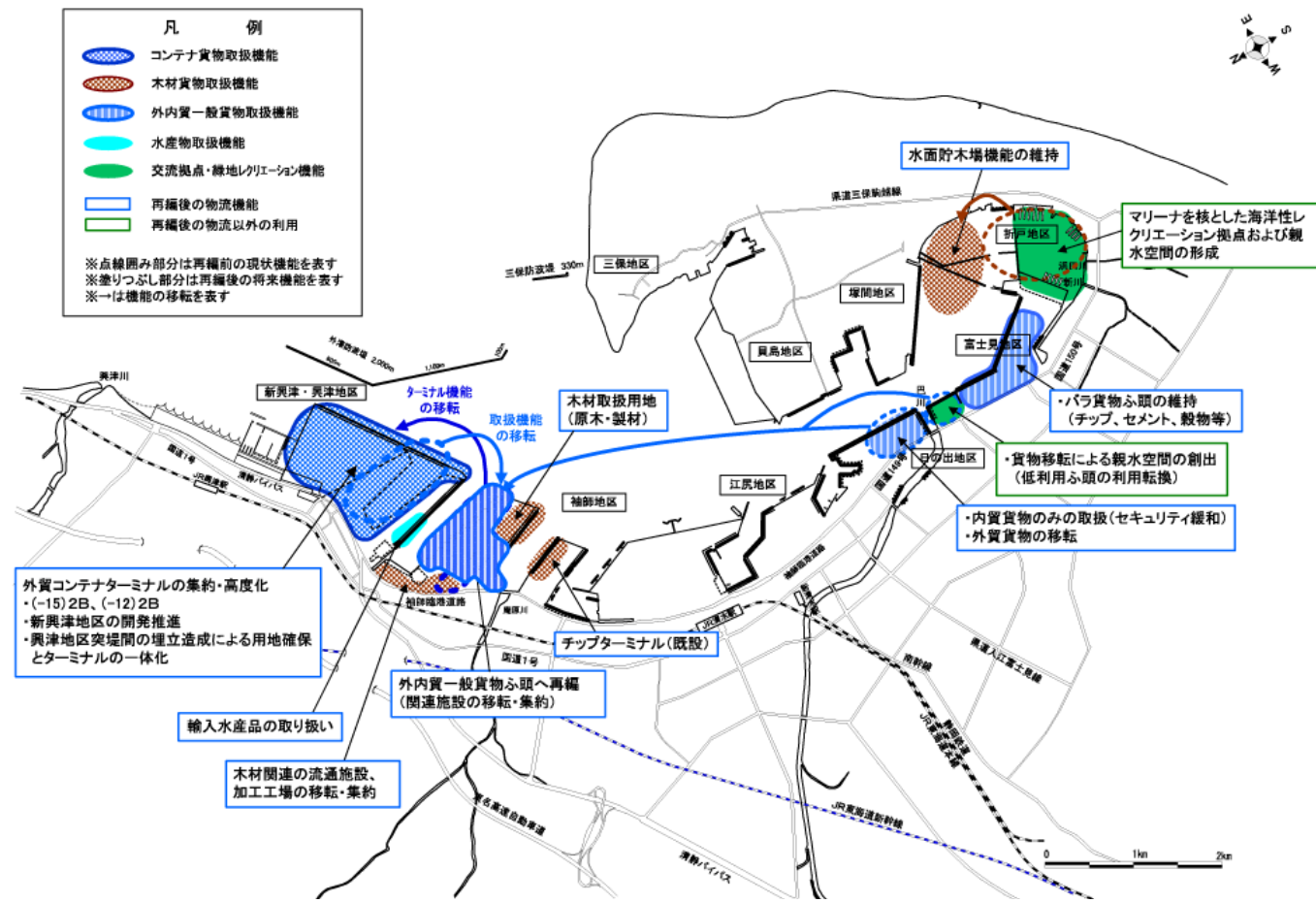


図 清水港公共ふ頭の再編計画  
出典：清水港港湾計画資料(その1)、平成16年7月

②江尻・日の出地区の位置づけ

【江尻地区】

JR清水駅に近接する立地上の特性を活かして、人々が集い賑わう交流拠点用地や親水緑地を確保する。さらに、日の出地区に形成される賑わい空間との海上交通網の充実を図るため、海上バスの発着所を整備する。

【日の出地区】

日の出埠頭では、旅客船の利用にも対応しつつ、引き続き内貿貨物の取扱も行う。また、岸壁背後では、老朽化した上屋を撤去し、旅客船利用者に対するホスピタリティを向上させる。

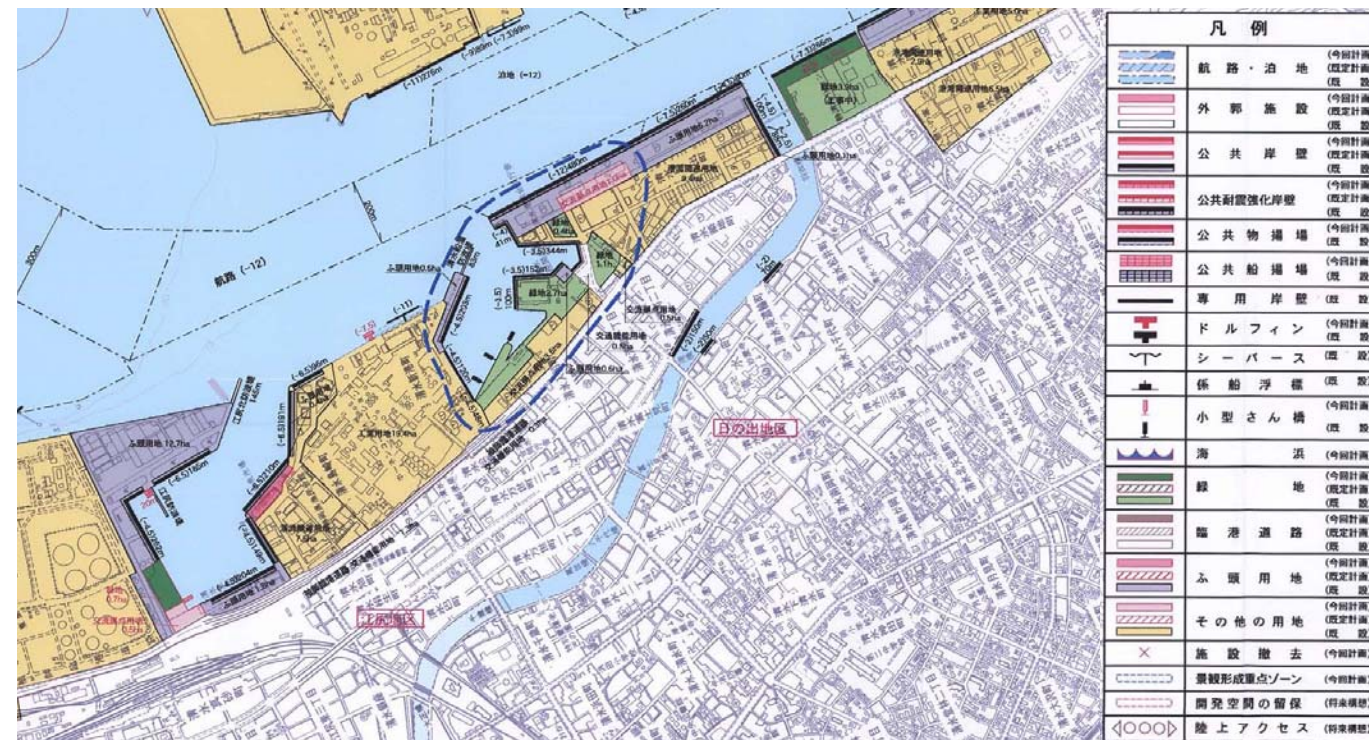


図 清水港港湾計画図(江尻・日の出地区)  
出典：清水港港湾計画図、平成16年7月

③本検討との関係等

本港湾計画は、平成20年代後半を目標年次として策定されたものであり、近い将来に改訂の時期を迎えている。このため、港湾管理者である静岡県は、後述する清水港を含む県内3港を総称し、駿河湾港として「駿河湾港アクションプラン」を策定しており、今年度、駿河湾港長期構想を策定し、その後、個別港湾計画の改訂を目指している。

このため、本調査は、市の中心市街地における計画を進めるとともに、駿河湾長期構想、清水港港湾計画の改訂に盛り込む必要のある内容についても提案を行う。

(2) 駿河湾港アクションプラン推進計画

本アクションプランは、静岡県的主要港湾である清水港、田子の浦港、御前崎港の3港を「駿河湾港」として、機能分担・相互補完を図りつつ一体的な利活用を図るとともに危機管理対策を進めるため平成23年3月に策定されたものである。

アクションプランの内容は、県内経済の発展、県民生活の充実のため、背後企業の物流ニーズに湾として一体的に対応し、港湾サービスを向上させることで、静岡県物流の自港利用率を更に高め、県内産業の国際競争力を強化することが中心となっている。

アクションプランの内容は、物流機能を中心とした検討であり、具体的な空間計画ではない。このため、本調査で検討するにぎわい空間とは直接関連はないが、将来の清水港の位置づけが示されていることから関連計画として考慮する必要がある。

【駿河湾港の考え方とイメージ】

駿河湾港の考え方

○県内の主要3港を「駿河湾港」として一体的かつ広域的視点で捉えた整備・運営を推進していくことで、3港の持つ課題の解決に効果的に対応し、県内経済の発展、県民生活の充実に資する物流拠点を構築していく。

<駿河湾港の姿>

『駿河湾港として3港が連携し、県民生活・経済を支える物流拠点を目指す。』

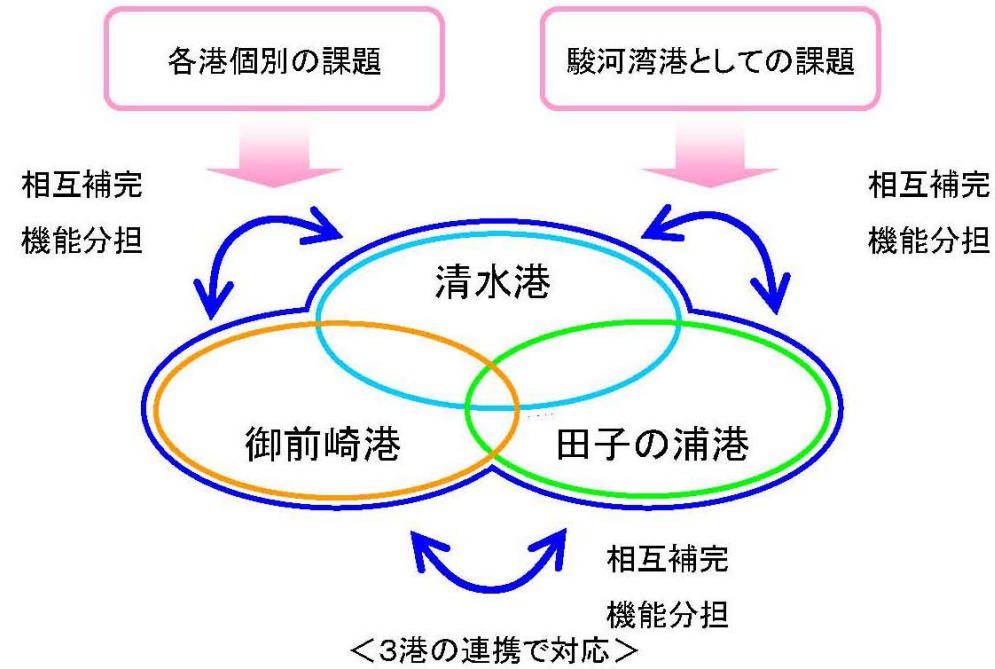


図 駿河湾港の考え方

出典：駿河湾港アクションプラン、平成23年3月

【清水港の現状と課題】

【清水港の現状と分析】

清水港は現状で基幹航路（北米・欧州）を有する県内産業の国際物流拠点として機能している。

しかしながら、県内の約4割のコンテナ貨物が他港を利用して輸送している現状にあり、企業は最寄の港湾を利用できていない状況にある。

その理由の一つとして京浜港や伊勢湾港の大港湾と外航コンテナ定期航路便数で大きな差がある。特にサービス水準の格差を主な理由として、需要のある中国を始めとしたアジア航路でその差は大きい。

(例 (中国航路)：横浜港：39便/週、名古屋港：25便/週、清水港：8便/週)

また輸出過多によりコンテナのインバランスが生じているため、結果としてコスト増に繋がっている。

更にリーマンショックに端を発する景気悪化、円高等の影響を受け取扱いの大部分を占める金属機械工業品（特に二輪自動車）の取扱量が減少しており、貨物量の減少は顕著である。

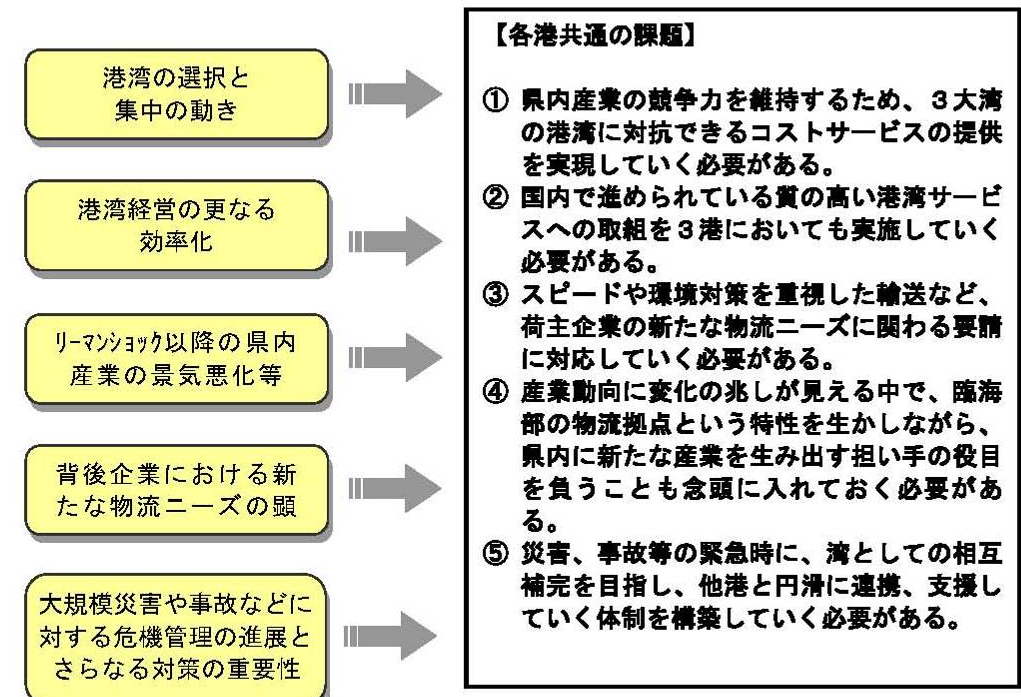
一方、清水港はバルク貨物についても拠点性を有しており、田子の浦港と連携した今後の船舶大型化への対応が求められる。

【課題】

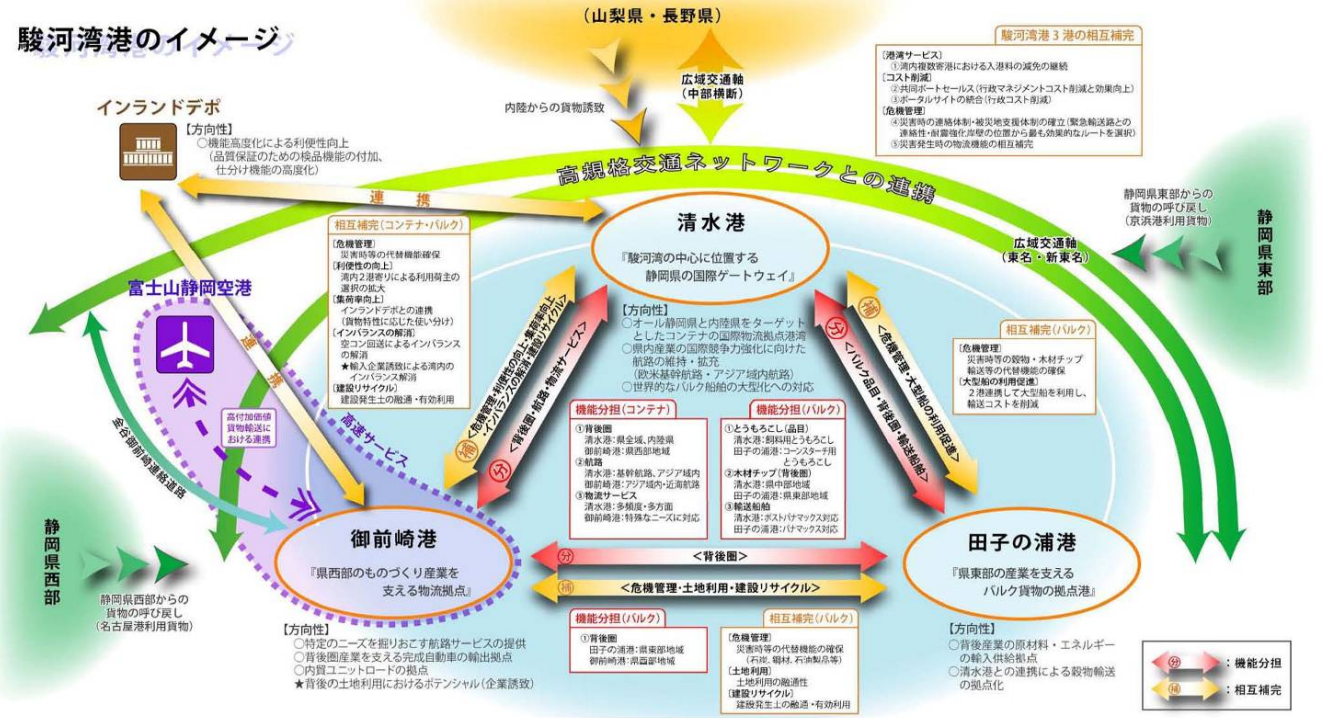
以上の現状と分析結果をもとに、背後企業の国際競争力の維持と今後の戦略に対応するための課題を整理すると以下のとおりである。

- ① 県内産業の発展・維持のための基幹航路の維持
- ② 空コンテナの横持ち費用による物流コストの上昇
- ③ 需要の高いアジア域内航路の一層の充実
- ④ 外資コンテナ集荷率（6割）の更なる向上
- ⑤ バルク輸入拠点港としての機能の充実（船舶大型化への対応）

【各港共通の課題】



駿河湾港のイメージ



- ①【緊急時の補完体制の確保による貨物流出の回避】
  - 各港湾の機能やサービス水準の向上により、ある1港が機能できない状態の場合も湾内で補完可能(他港への貨物流出を回避可能)
- ②【機能拡充による集荷率の向上】
  - 現在、岸壁の新設や増設改良、荷役機械の増強などを進めている清水港「新興津国際海上コンテナターミナル(-15m×2バース)」、田子の浦港「中央地区多目的国際ターミナル(-12m×2バース)」、御前崎港「女若地区多目的国際ターミナル(-14m×1バース)」の施設整備が整うことで、これらコンテナ、バルクターミナル機能が向上し、集荷の拡大が期待できる。
  - ※各港の機能向上⇒集荷拡大⇒近接する他港の認知度が更に向上⇒集荷拡大⇒貨物の増大に対応した機能向上⇒更なる集荷の拡大という正のスパイラル化を推進する。
- ③【物流サービスの向上】
  - 清水・御前崎がそれぞれの優位性を活かしたコンテナ船路サービスを提供することで、荷主の利便性を確保しつつ、選択範囲を広げ、効率的な運営を推進する。
  - 清水港と田子の浦港が連携することで、トウモロコシをはじめとする穀物やチップなどのバルク貨物輸送における船舶の大型化を促し、輸送コストの削減を推進する。(国際バルク戦略港湾の実現)
  - NACCSによる湾内のアンストップサービスを拡大するとともに、これと連動した貨物のリアルタイム追跡システムなどの情報分野において先進的な取組が進みつつある。
- ④【行政マネジメントコストの削減】
  - 共同ポートセールスやポータルサイトの統合等によってより効果的なポートセールスに繋がると共に行政マネジメントコストの削減が期待できる。
  - 維持管理に必要となる備品の共有化や資材共同調達などを推進する。

(3) 静岡県総合計画

静岡県総合計画は、静岡県の中長期的な指針や将来像、今後の施策の方向や具体的取組などを示す新しい総合計画で、平成23年2月に策定されたものがある。平成22年度から概ね10年間の計画が示されている。

“ふじのくに”の徳のある人材の育成、“ふじのくに”の豊かさの実現、“ふじのくに”の自立の実現を目指した、「富国徳の“ふじのくに”づくり」を基本理念としている。

基本計画として、【危機管理・災害対策】【教育】【文科・観光】【経済産業】【くらし・環境】【健康福祉】【交通基盤】【防犯・警察】【経営管理・企画広報】【防犯・警察】の10分野を設定し、数値目標とともに計画を策定している。

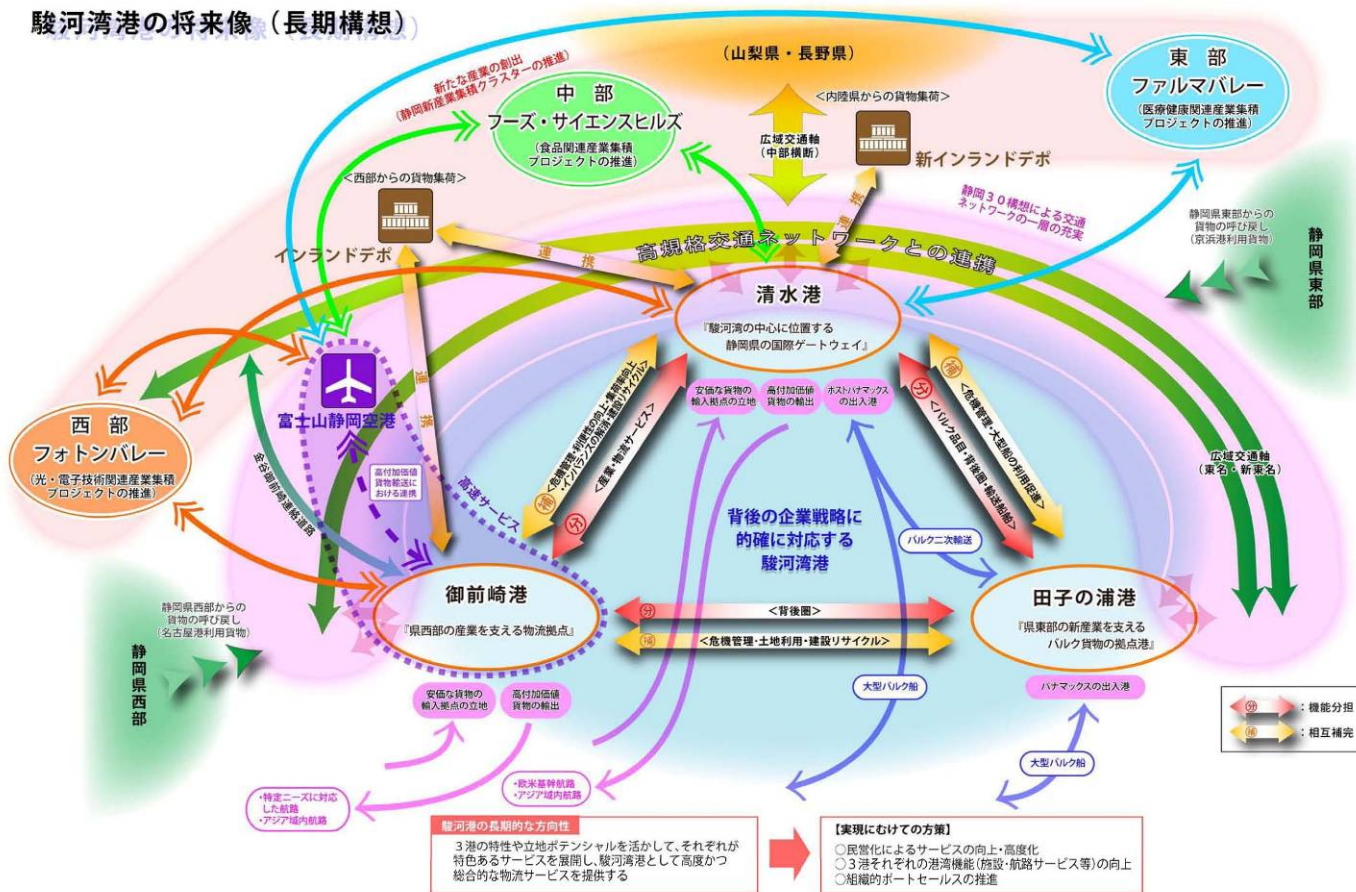
清水港を含む地域は中部地域に区分され、「日本の理想郷“ふじのくに”の県都にふさわしい中枢都市圏」を目指し、①“ふじのくに”の県都として求心力のある中枢都市圏の形成、②フーズ・サイエンスヒルズなど産学官の連携による活力ある産業づくり、③駿河湾から南アルプスまでの多彩な資源を生かした魅力づくり、④中枢都市圏の形成を促進する交通・情報等のネットワーク化、といった基本方針が掲げられている。

また、駿河湾港の役割としては、以下の内容が記されている。

【駿河湾港（清水港）の役割】

- 外内貿物流機能の拡充・強化による産業競争力の強化への貢献
- 海の玄関機能や湾内海上交通ネットワークの強化による世界、アジア、国内との交流拡大への貢献
- 防災機能の強化による「命」を守る危機管理への支援

駿河湾港の将来像（長期構想）



“ふじのくに”づくりの戦略体系

「徳のある、豊かで、自立した」地域づくりの道筋

**「命」 「命」を守る危機管理** [危機管理・災害対策]

「ふじのくに」づくりの最も大切な基礎となる危機管理体制を充実します。

① 防災力の強化	③ 防災力の発信
② 地域防災力の充実・強化	④ 災害に強い地域基盤の整備

<p><b>「有徳の人」 「有徳の人」づくり</b> [教育]</p> <p>「文・武・芸」三道のいずれをも専ら学ぶづくりをはじめ、子どもから大人まで人生のそれぞれの段階に応じた「学びの場」を提供し、未来を拓く人材を育てます。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>心と体の調和した人間形成の基礎づくり</li> <li>「文・武・芸」三道の鼎立を目指した学校づくり</li> <li>生涯学習を支える社会づくり</li> </ol>	<p><b>「ものづくり」と「ものづくり」と「ものづくり」の創造</b> [経済産業]</p> <p>さまざまな地域資源を、新しい視点で組み合わせ、新たな価値を生み出すなど、6次産業や次世代産業の創出、活気ある地域産業の振興を図ります。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>新結合による「場力」の向上</li> <li>次世代産業の創出</li> <li>活気ある地域産業の振興</li> <li>生きる力の源となる農林水産業の強化</li> <li>誰もが活躍できる就業環境の実現</li> </ol>	<p><b>「基盤」 ヒト、モノ、地域を結ぶ「基盤」づくり</b> [交通基盤]</p> <p>“ふじのくに”の活力源となる多自然共生地域の生活基盤や生産基盤を強化するとともに、交通ネットワークや都市機能を拡充し、利便性が高く安全な社会基盤を整えます。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>活力ある多自然共生地域の形成</li> <li>賑わいと潤いを生む都市空間の創造</li> <li>陸・海・空の交通ネットワーク機能の拡充</li> </ol>	
<p><b>「憧れ」 「憧れ」を呼ぶ“ふじのくに”づくり</b> [文化・観光]</p> <p>多彩な魅力ある文化の創出と継承を図るとともに、誰もが惹きつけ、もてなす地域の魅力を高め、内外との多様な交流を拡大し深めています。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>多彩な文化の創出と継承</li> <li>スポーツに親しみ技量を高める環境づくり</li> <li>多文化共生と新たな地域外交の推進</li> <li>交流を支えるネットワークの充実</li> <li>誰もが惹きつけ、もてなす魅力づくり</li> <li>多様な交流の拡大と深化</li> </ol>	<p><b>「和」 「和」を尊重する暮らしの形成</b> [くらし・環境]</p> <p>住まいに自然とのふれあいを取り入れた暮らし空間の形成をはじめ、環境に負荷の少ない社会や、多様な主体が活躍し誰もが暮らしやすい社会の仕組みづくりを進めます。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>快適な暮らし空間の実現</li> <li>安全で安心できる心豊かな消費生活の推進</li> <li>地球を守る低炭素・循環型社会の構築</li> <li>自然と調和する美しい景観の創造と保全</li> <li>自然との共生と次世代への継承</li> <li>誰もが暮らしやすい社会の仕組みづくり</li> </ol>	<p><b>「安全」 「安全」な生活と交通の確保</b> [防犯・警察]</p> <p>人々を犯罪から守る防犯活動や交通事故防止対策を進めるとともに、治安情勢への対応力を充実させます。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>官民協働による犯罪に強い社会づくり</li> <li>総合的な交通事故防止対策の推進</li> <li>犯罪発生を抑える警察力の強化</li> </ol>	
<p><b>「安心」 「安心」の健康福祉の実現</b> [健康福祉]</p> <p>安心して子どもを生み育てることができる環境を整えるとともに、質の高い医療、介護サービス、障害者支援などを安心して受けられる医療・福祉体制を構築します。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>安心して子どもを生み育てられる環境整備</li> <li>安心医療の提供と健康づくりの推進</li> <li>障害のある人の自立と社会参加</li> <li>いきいき長寿社会の実現</li> <li>希望や自立につなぐセーフティネットの整備</li> </ol>			<p><b>「行政経営」 地域主権を拓く「行政経営」</b> [経営管理・企画広報]</p> <p>多様化・高度化する県民ニーズに的確かつ柔軟に対応するため、県民の参画を得ながら、透明性が高く効果的、能率的で戦略的な行政運営を推進します。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>透明性の高い行政運営</li> <li>効果的で能率的な行政運営</li> <li>未来を見据えた戦略的な行政運営</li> </ol>

図 “ふじのくに”づくりの戦略体系図

出典：静岡県総合計画

(4) 静岡市総合計画（第二次基本計画）

静岡市の総合計画は、基本構想、基本計画、実施計画の3層から構成され、基本計画において、総論、分野別計画、区別計画を策定し、基本構想における「目指すまちの姿」を実現するための根幹的な事業について、計画期間は5年間で、平成22年度から平成26年度までの第2次計画を推進している。実施計画は、基本計画に示された根幹的事業の具体的な実施内容を明らかにし、計画期間は3年間として毎年改訂し、平成23年度は、第3期実施計画（H24-26）を策定し、その中に、平成23年10月に策定した「まちみがき戦略推進プラン」の事業を全て盛り込んでいる。清水港の役割としては、以下のように記されている。

【清水港の役割】

- 外貿物流機能や大型旅客船受入機能の拡充・強化による、世界に向けた経済的・人的交流範囲の拡大への貢献
- 交流拠点の充実による「港まち文化を活かした国際交流拠点」の形成への貢献

## 4 国際貿易港・清水港を活かした地域産業の振興

### (1) 物流機能の高度化と利用促進

国際交流拠点となる特定重要港湾の清水港は、新興津地区国際海上コンテナターミナルを整備することによりコンテナ取扱量の増加やコンテナ船の超大型化に対応するなど、世界を結ぶネットワークの充実に向け港湾機能の高度化を推進します。

また、新東名や中部横断道といった新たな広域高速道路への良好なアクセス道路の充実により有機的な物流網の構築を推進するとともに、物流拠点の整備促進に努めます。

さらに、航路誘致等のポートセールス（※1）を進め、清水港の優位性を国内外にアピールし、その利用を積極的に呼びかけ清水港の利用促進につなげます。

### (2) 臨港地区の産業活性化

清水港を取り巻く産業の活性化を図るため、港周辺に集積している資源、技術力、社会基盤等を最大限に活用して、食品・環境関連新産業の導入促進に努めます。

また、港周辺の低未利用地の有効的な活用や環境整備について検討を進め、企業の誘致や留置を推進します。

### (3) 港を活用したまちづくり

清水港は、富士山を望み、背後に緑豊かな日本平を有する風光明媚な立地にあり、日本三大美港（※2）のひとつとされています。このすばらしい立地を生かし、市民が港に親しみを抱き、港や海とふれあえる親水機能の整備や景観の形成を推進します。

また、港やその周辺からの回遊性の向上に努めるとともに、客船等の誘致、各種イベントの開催など港を中心とした集客・交流事業を推進することにより、市民や観光客が気軽に訪れ、集う、開かれた賑わいを創出する港を目指します。



図 静岡市総合計画における清水港の政策方針

出典：静岡市総合計画



### コンパクトで持続可能な賑わいと交流・連携のある都市づくり

#### 静岡都心

都市機能が集積し賑わいを創出する拠点  
・市街地再開発の促進  
・駿府公園の再整備  
・市立美術館の開館／企画展の実施  
・モール化の促進 ほか

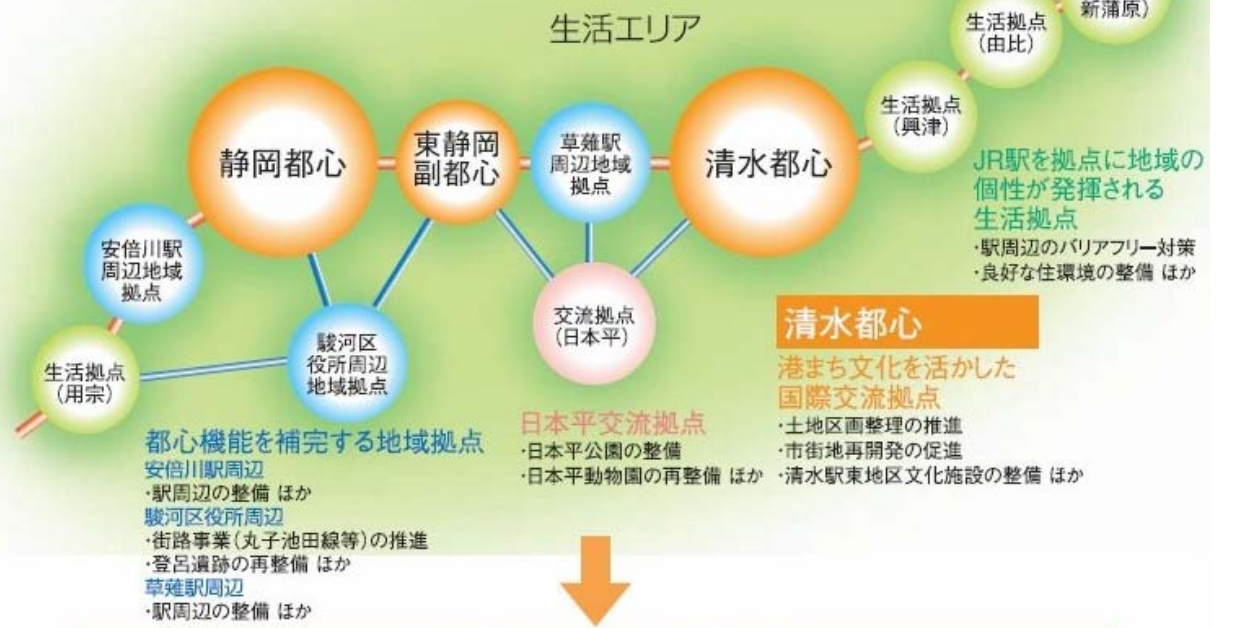
#### 東静岡副都心

新たな文化を発信する創造文化拠点  
・土地区画整理の推進  
・急病センターの再整備 ほか

### 公共交通や自転車を活用したアクセスしやすい都市づくり

#### 交通アクセス

・自転車重点都市の推進  
・公共交通の利用促進  
・バス路線の維持対策  
・超低床バスの導入促進  
・駿河区バスアクセス向上対策  
・道路ネットワークの整備  
・自転車道ネットワークの整備  
・LRTの導入の検討調査  
・清水まちなか巡回バスの運行 ほか



### 快適で質の高いまち

総合指標	中心市街地はにぎわいや魅力が増したと感じる市民の割合		静岡34% 清水4% (平成21年)	静岡60% 清水20%
分類	指標項目	指標の説明	直近の現状値	目標値 (平成26年)
市民指標	① 住みやすく便利な暮らしができて いると思う市民の割合	公共交通機関の利用促進や道路ネットワークの整備を進め、 快適な生活環境をつくります。	71% (平成21年)	85%
	② 道路利用者満足度	自転車道・歩道の整備、渋滞対策、橋梁の耐震対策など道路 利用者の満足度向上に向けた取組を推進します。	28% (平成20年)	50%
行政指標	① 中心市街地の休日一日あたりの 歩行者通行量	中心市街地を活性化し、風格とにぎわいのあるまちづくりを 推進します。	静岡28,232人 (平成19年) 清水8,394人 (平成18年)	静岡30,850人 清水8,400人
	② 渋滞によって失う時間	渋滞対策を進め、静岡市内の自動車利用者1人が1年間に 渋滞によって失う時間を減少します。	3,220分 (平成20年)	2,580分

図 静岡市総合計画における清水都心の位置づけと目標

出典：静岡市総合計画

(5) 都市計画マスタープラン

静岡市の都市計画マスタープランは、平成18年2月に策定された。内容は、市全域において都市計画マスタープランを定めており、全体構想・区別構想・地域別構想の三段階で都市整備方針を示している。その中から清水港および周辺部に関わる部分を抽出する。

【区別構想：清水区】

清水区のまちづくりの目標として「文化豊かな歴史と港を活かした、活力のあるまちづくり」が掲げられている。目指すべき都市構造として以下のような目標が示されている。

①清水都市拠点の整備

JR 清水駅から日の出地区にかけては、静岡市の海洋文化・レクリエーション拠点として商業および交流、レクリエーション機能の集積を図るとともに、行政サービス拠点として機能の維持向上を図る。土地区画整理事業や市街地再開発事業による都市機能の更新と、低未利用地の有効活用・高度利用を図り、需要に見合った都市型住宅の供給による定住人口回復、魅力ある商業・業務の集積をうむ土地利用を誘導する。

②港湾エリアの形成

港湾エリアは物流・生産拠点として高度な港湾機能を展開するとともに、交流・レクリエーション機能の向上を図る。海の玄関口としてふさわしい魅力ある顔づくりを図る。特定重要港湾として国際海上輸送拠点である清水港は、静岡県全体の産業・経済を牽引する役割を担っており、コンテナターミナル建設による物流機能強化、機能分化を進める。

③JR 清水駅周辺

JR 清水駅西口周辺は、土地区画整理事業および土地基盤整理事業により駅前広場の整備や歩行者空間のバリアフリー化を図る。JR 清水駅東口では土地区画整理事業を推進し、東口駅前広場の機能を高め、臨海部との連携を強化、海上交通との新たなネットワークを形成することを目指す。

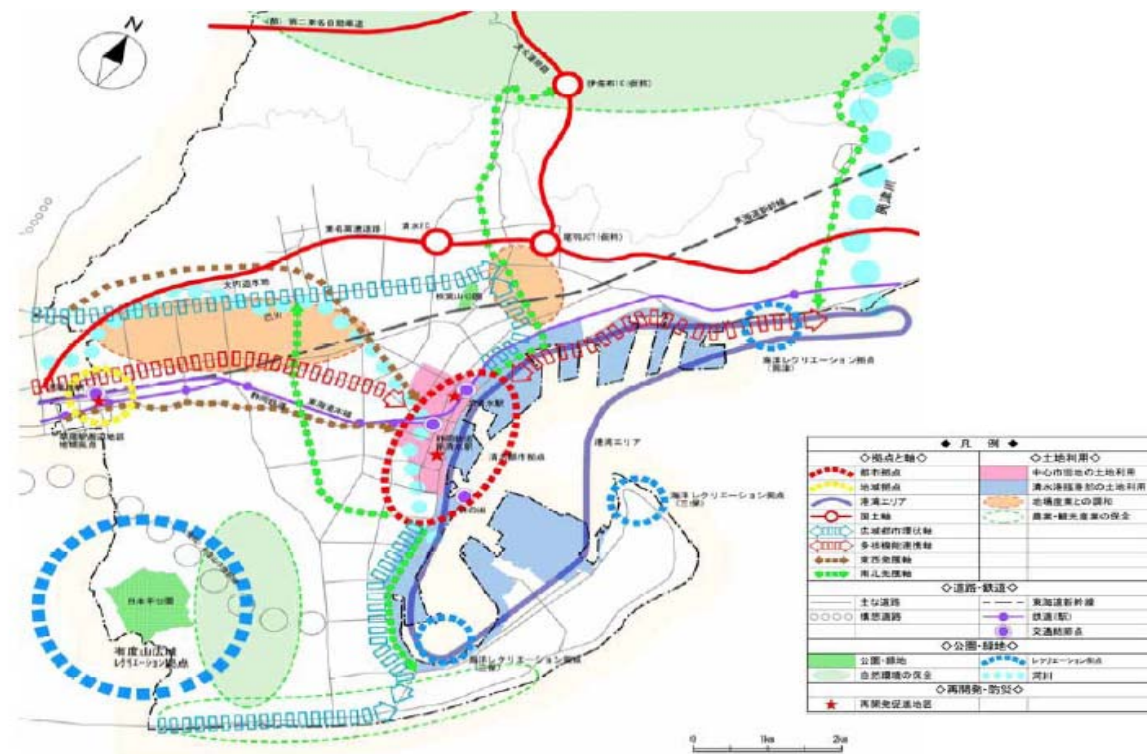


図 都市計画マスタープランによる清水区の構想

出典：静岡市都市計画マスタープラン

(6) 清水地区中心市街地活性化計画

平成21年3月27日に認定された静岡市中心市街地活性化基本計画（静岡地区、清水地区）は、両地区の中心市街地活性化協議会と連携しながら地域ぐるみで事業を推進し、コンパクトでにぎわいあふれるまちづくりを進めていくものである。計画期間は平成21年3月から平成26年3月までの5年としている。

ここでは、清水地区に関わる主要な部分を抽出する。

【静岡地区・清水地区の戦略】

戦略1：既存の都市機能の集積性を活用する

戦略2：独自の個性・拠点性を持つ2つの中心市街地（静岡・清水）の活性化を図る

戦略3：2地区の機能分担、連携により全市的な活力化を図る

【清水地区中心市街地活性化のコンセプト】

みなとまち清水 暮らし・にぎわいルネッサンス  
 ~ひと、まち、港がつながる豊かな暮らし・にぎわい拠点づくり~

キーワード



「暮らし」「にぎわい」「つながり」をキーワードとし、生活者、利用者を中心に、まちの機能及び空間が有機的なつながりを持った、豊かな暮らし拠点、にぎわい拠点の形成を目指して、活性化に取り組むことを基本コンセプトとする。

【基本方針】

■基本方針1：暮らしやすい生活基盤づくり

便利で暮らしやすい生活環境の実現を図り、暮らし拠点としての魅力を向上することにより、まちなかに居住を推進し、安定して持続的に発展していく活力ある中心市街地の再生を目指す。

■基本方針2：みなとまちを楽しむにぎわいづくり

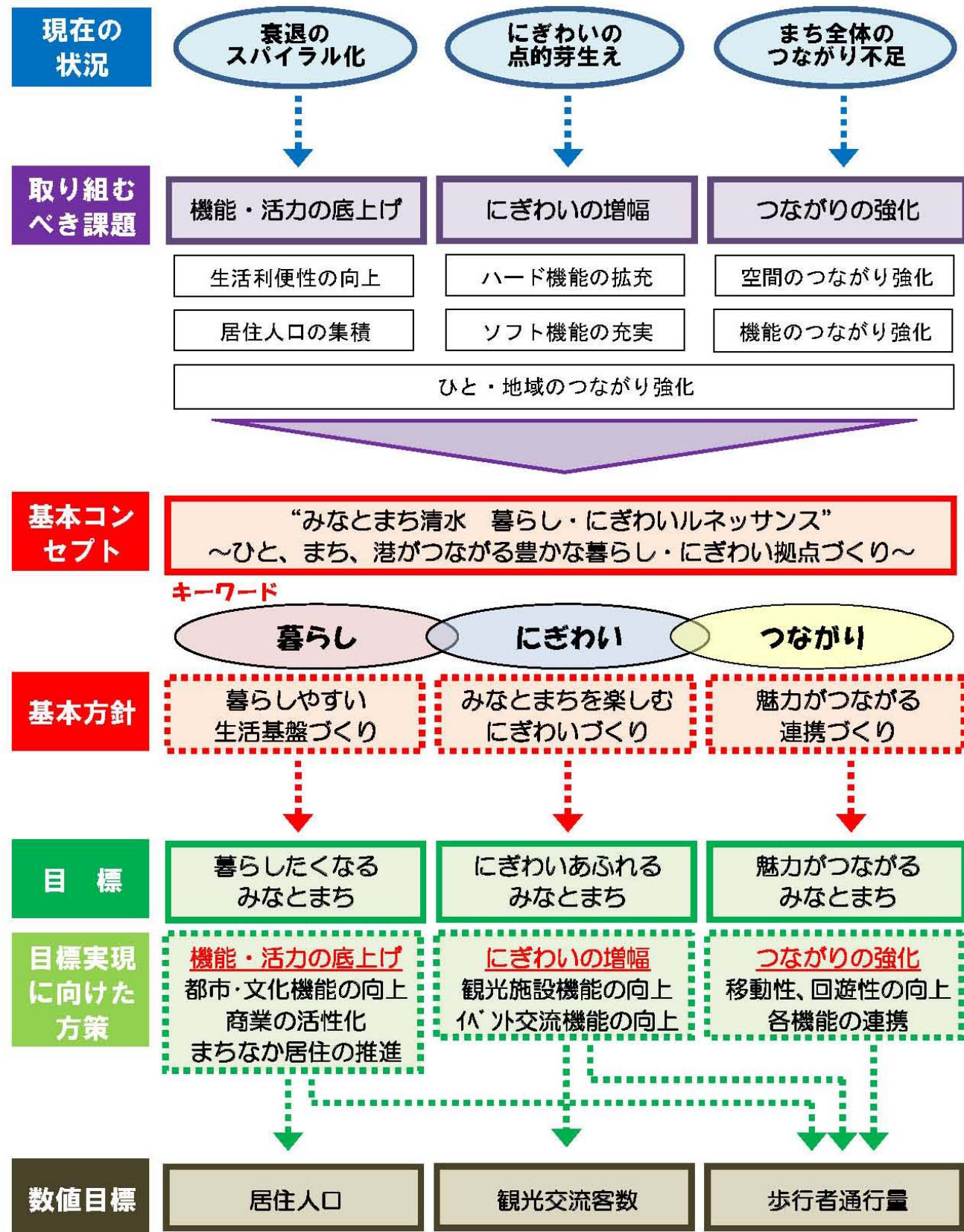
最大の地域資源である港の持つ観光・レクリエーションとしての機能を最大限に活かし、市内外から多くの人々が訪れ、地域の文化に親しみ、活発に交流するにぎわい拠点としての中心市街地の再生を目指す。

■基本方針3：魅力が繋がる連携づくり

中心市街地における拠点間の機能的な連携や、空間的なつながりを促進し、地域の魅力全体の発信を図ることにより、現在の港周辺のみでのワンストップ型利用から、まちなか全体での回遊、滞在型の利用を積極的に提案し、にぎわいの相乗効果の最大化を目指す。



●活性化の取組の全体像（現状→課題整理→基本方針→目標設定のながれ）



(1)「弱み」を改善するための戦略（機能・活力の底上げ）

現状



戦略的事業展開 (①都市・文化機能の向上)



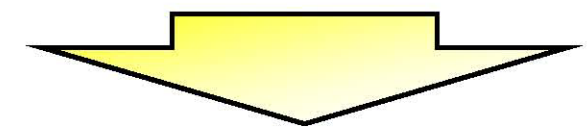


(3)「効果」を最大化させるための戦略(つながりの強化)

現状



目標実現に向けた事業展開(⑤イベント交流機能の充実)



戦略的事業展開(⑥各機能の連携)



## (7) 静岡市都心地区まちづくり戦略

静岡市都心まちづくり戦略は、中・長期的(おおむね20年間)な視点に立ち、市全体の都市構造のあり方を示し、それを踏まえた静岡・清水の両都心地区のまちづくりの目標および実現のための取り組みや進め方の方向性を示すことを目的として平成22年9月に策定された。

そして、これらの都心地区をより魅力的な空間にしていこうとする、民間・公共それぞれのまちづくりの取り組みが、この都心地区まちづくり戦略の内容を共有し、展開状況に応じて議論をしながら磨いていくことで、都心地区のまちづくりがスムーズかつ効率的に進んでいくことが期待されている。

なお、この戦略は、もともと、平成19・20・21年度の3カ年にかけて行われた「静岡市都心地区まちづくりプロジェクト」の検討の中で、「都心地区まちづくり計画」、「都心地区まちづくり交通計画」の2つの計画として取りまとめられたものである。

これらは、それぞれ、都心地区の空間的な目標像、そしてそのような都心地区を支える交通体系を示しており、策定以降活用していくうえで、切り離すことができない関係にあるため、完成にあたって、「都心地区まちづくり戦略【都市構造編・まちづくり編・交通体系編】」として一体化したものである。

ここでは、清水地区に関わる主要な部分を抽出する。

### 《清水都心地区のまちづくりの理念》

#### まちと港が融合する都心

長い歴史のもとで工業と海運を中心に清水都心の賑わいを支えてきた清水港を市民や来街者に関かれた交流空間として再生するとともに、その効果をまちなかへ取り込んでいくことにより、都市活力を向上させ、豊かな暮らしを創出します。

### 《清水都心地区のまちづくりの目標》

#### 【目標1】 港が輝く都心づくり

港とともに歩んできた産業をさらに発展させるとともに、新興津埠頭整備などの港機能の再編とあわせて、清水港をまちのシンボル空間として活用し、様々な交流が創出される都心を目指します。

#### 【目標2】 港を身近に感じることができる都心づくり

駅周辺などの街なかの拠点再生とともに、交通ネットワークや都市デザインといったまちづくりの中で港とまちの連携を高めていくことにより、港を中心としてまち全体が魅力と賑わいを醸し出す都心を目指します。

#### 【目標3】 暮らしを支える都心づくり

港町として豊かな自然・文化のもとで育んできたコミュニティを大切にしながら、豊かで利便性の高い暮らしの空間を提供し、居住者に愛される都心を目指します。

#### 【目標1：港が輝く都心づくり】

・清水都心は、清水港とともに発展してきました。従って、清水都心が今後も発展していくためには、清水漁港～清水港～巴川の旧清水湊までの範囲を都心に取り込み、市街地と一体となった将来像を描くことが重要です。

#### 【目標2：港を身近に感じることができる都心づくり】

・現在の清水都心は、交通結節点のJR清水駅と静鉄新清水駅、その周辺に広がる商業地や清水区役所を中心とする業務系市街地が都心の中心を形成しています。これに加えて、JR清水駅西側には江戸時代の宿場町である江尻宿、巴川右岸には清水湊の発祥地である清水八ヶ町と、街なかに清水の歴史を感じさせる資源があります。

・これら街なかの拠点や歴史的資源と港を有機的に結び、魅力と賑わいある都心づくりを実現することが重要です。

#### 【目標3：暮らしを支える都心づくり】

・近年、JR清水駅周辺や巴川右岸、さつき通り沿道でマンション立地が見られます。また、JR清水駅北側では土地区画整理事業が進められ、その東側では工業系土地利用からの土地利用転換が検討されています。

・これらの地区及びその周辺では、都心の賑わいを再生する居住人口の増加や生活利便性の向上を図り、都心の活性化を支えていくことが重要です。

#### 【清水都心地区の範囲】

以上の3つの目標から清水地区の「都心エリア」を次図に示す約320haの範囲とします。

この範囲は、概ね港（臨港地区境界線）から約500mの位置にあり、市街地のどこからでも、誰でもが、港に歩いて行ける距離となっています。

### 3-4-1. 基本的な枠組み

3つの目標を達成するために都心の空間構造としての受け止め方を次のように考えていきます。

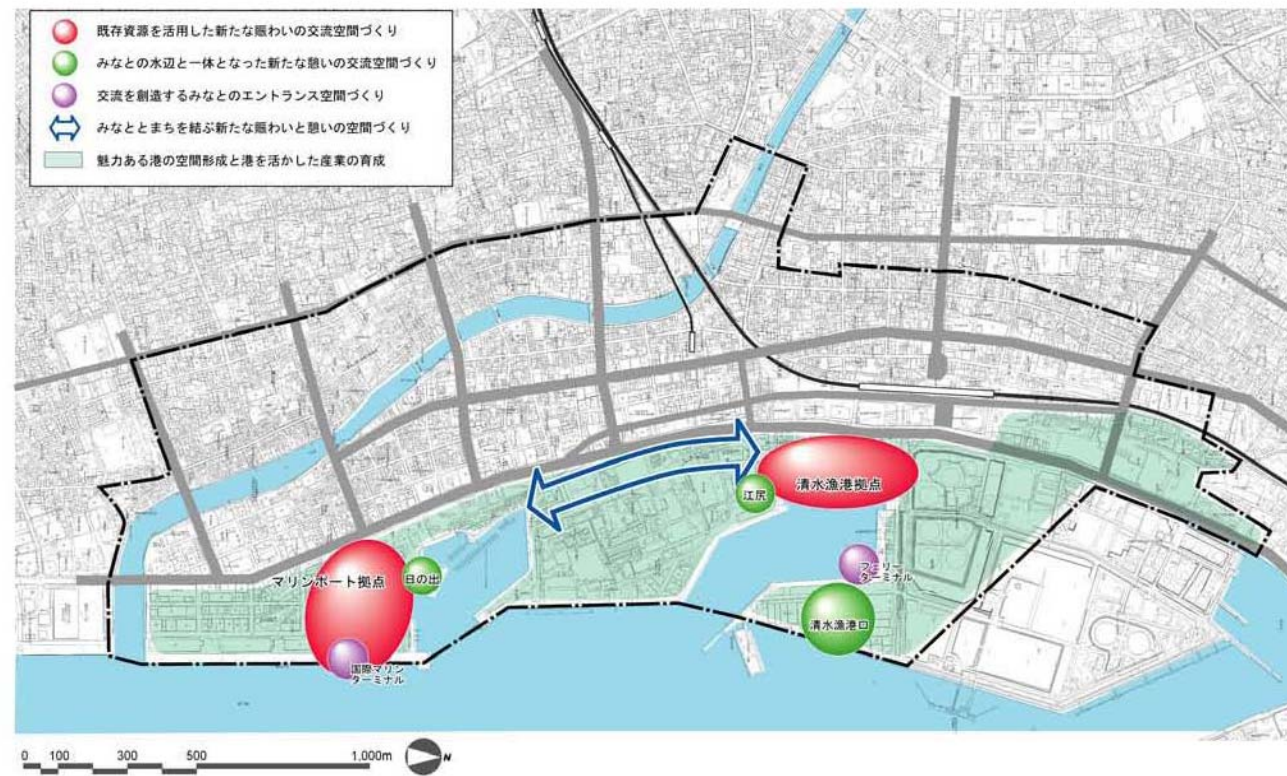
#### (1) 「港が輝く都心づくり」にむけた空間構造の考え方

##### ① 美しく、人に開かれた港に再生し、多様な交流を生み出す

・漁港や旅客ターミナルなど既存の港湾機能を充実・活用するとともに、水際を散策できるボードウォークや憩いの空間などを備えた親水空間づくりを推進し、魅力ある港の空間づくりを図ります。

##### ② 港を活かした産業を育成する

・港湾機能の一翼を担ってきた倉庫など既存の港湾施設を有効に活用して、新たな産業の創出に向けた環境形成を図ります。



#### (2) 「港を身近に感じることができる都心づくり」にむけた空間構造の考え方

##### ① 歩行者・自転車・公共交通のネットワークにより、まちと港をつなげる

- ・都心の玄関口である鉄道駅などの交通ターミナルと港の賑わいや水上交通拠点である日の出地区を連絡し、都心内を快適に移動できる公共交通ネットワークを形成します。
- ・港という資源を活用して新たな魅力づくりと移動手段の選択の幅を広げるため、水上交通の導入を図ります。
- ・公共交通ネットワークでは充分対応できないエリアへの移動の確保や、都心内を自由に移動し都心の魅力を満喫できるよう、自転車が通行できる空間の確保やレンタルサイクルの利用など自転車交通の環境整備を図ります。
- ・都心を訪れた人が気軽に水際へアクセスして散策できるなど、まちと港を結ぶ歩行者ネットワークの形成を図ります。

##### ② 「まち～港」の軸線を強調し、まちと港を近づける

・まちなかから港へ通じる軸線において、街路樹の充実や沿道建築物の景観誘導、建物1階部分への賑わい機能の誘導などによりまちと港を結ぶ街並み形成を図ります。

##### ③ 交流を支える拠点としてのまちの機能更新・充実により魅力を高める

・鉄道駅周辺など商店街や都市機能が集積している場所を中心に、鉄道や広幅員道路によるまちの分断を解消するよう、街なかを安全に安心して移動できる歩行者ネットワークを形成することにより、まちの賑わい形成を図ります。

<単なる交差点の現状>      <潤いと賑わいのある辻>

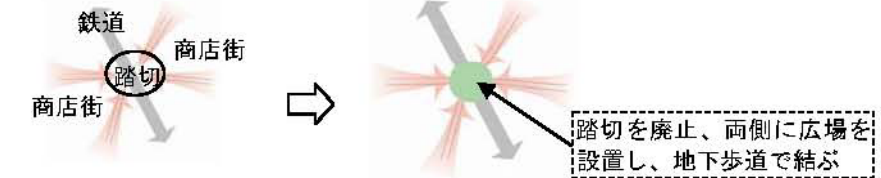
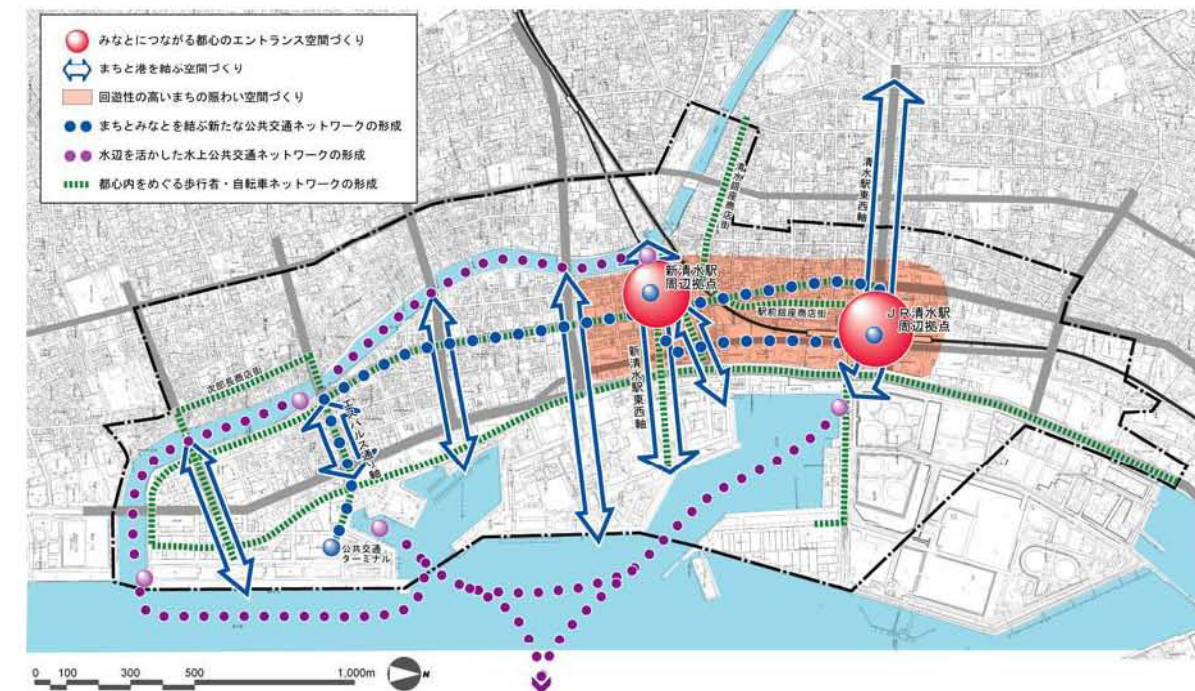


図3-11 鉄道による市街地分断の解消



(3) 「暮らしを支える都心づくり」に向けた空間構造の考え方

① 海とともに歩んできた歴史・風土を大切にしながら、港や自然が映える街並みをつくる

- ・都心を訪れた人が憩い安らげるよう、地域の歴史を支えてきた水辺を活かした親水空間や散策路の形成を図ります。
- ・今も残る町割や個性ある街並みなど歴史的資産を継承しながらまちなか居住空間としての環境形成を図ります。



図3-13 水辺を感じられる河川沿い空間創出

② 利便性の中に、身近な自然や親しみのあるコミュニティが映える潤い豊かな暮らしの空間をつくる

- ・公共交通ネットワークの形成などにより利便性が高まる場所を中心に、まちなか居住と生活利便施設を誘導し、居住人口増加による都心の賑わい創出を図ります。
- ・広幅員な道路空間を活用した歩道空間における緑化、建物更新とあわせた道路沿道の敷地内緑化など、まちなかに潤いを与える街並みづくりを図ります。

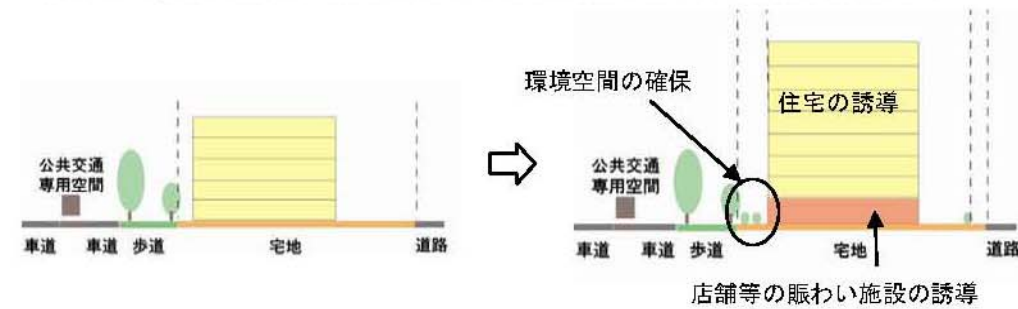


図3-14 沿道の環境空間・にぎわい創出に対する開発ボーナス

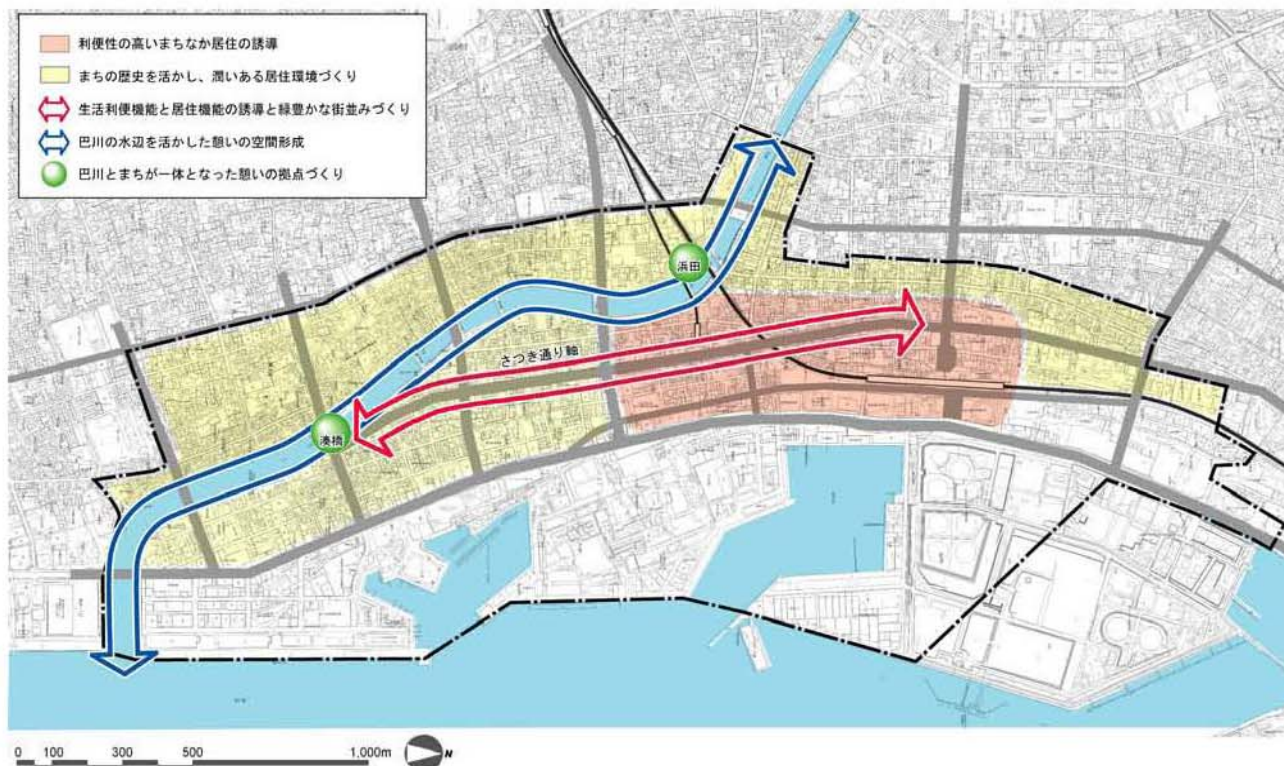


図3-15 「暮らしを支える都心づくり」に向けた空間構造

## 清水都心地区の空間づくりイメージのまとめ

### ● 利便性の中に、身近な自然や親しみのあるコミュニティが映える潤い豊かな暮らしの空間をつくる

- ・ 駐車場などの低未利用地を活用してまちなか居住が推進され、1階部分には様々な生活サービス機能が立地するなど、多様な世代が住まう生活空間と連続した街並みが形成され、1階部分に立地しているオープンカフェは住民の語らいの場として利用され、賑わいある空間が創出される
- ・ 都心内の連絡を強化し、誰でも簡単に移動できる交通手段として広幅員な道路を利用して公共交通ネットワークが整備されているほか、自転車道ネットワークの形成により都心全体で賑わいが創出される



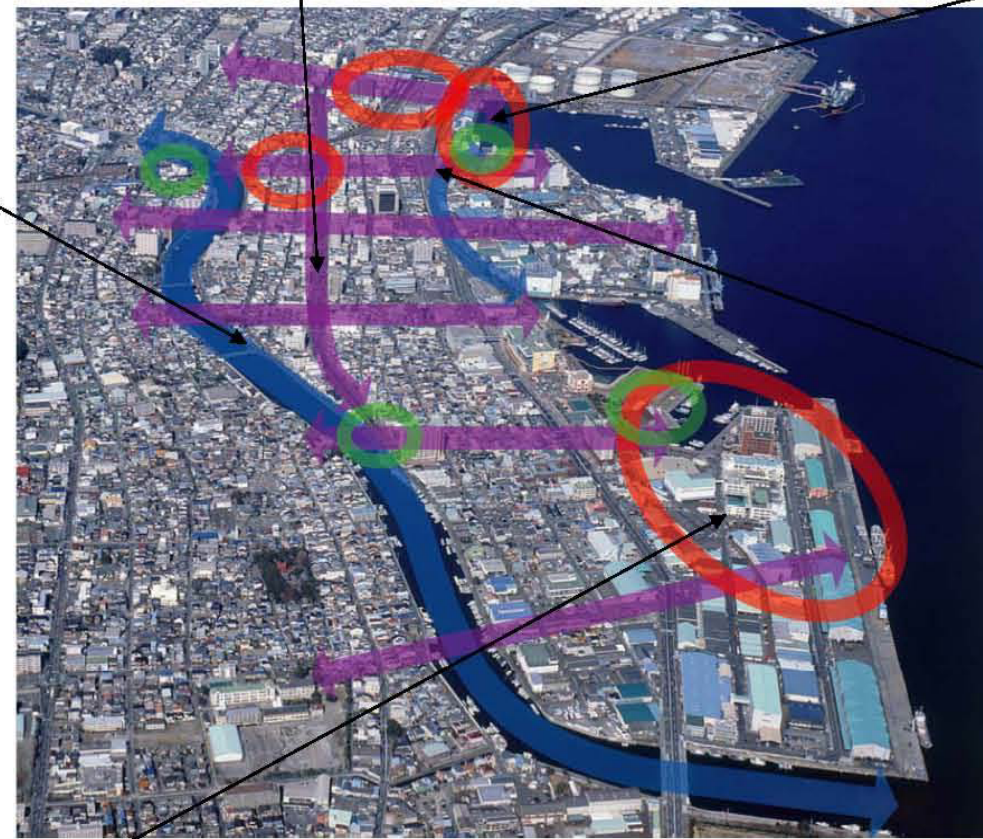
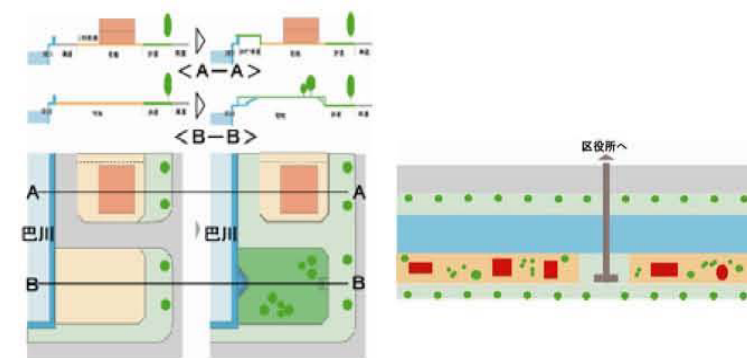
### ● 美しく、人に開かれた港に再生し、多様な交流を生み出す ● 交流を支える拠点としてのまちの機能更新・充実により魅力を高める

- ・ 既存の港湾機能に磨きをかけ、観光交流の新たな拠点として賑わいを生む
- ・ 港とまちを有機的に結ぶ歩行者ネットワークが形成され、みなとと商店街が連携してイベントを開催するなど、港を訪れた人がまちを訪れ商店街も多くの人で賑わうようになる
- ・ 水際にはオープンスペースや散策路が整備され、市民の憩いの場として日常的に利用される



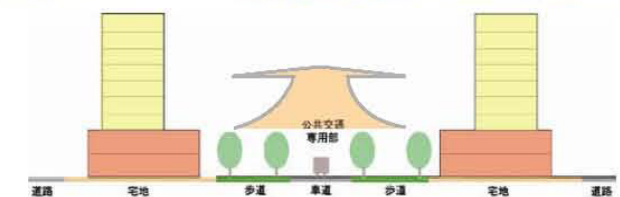
### ● 海とともに歩んできた歴史・風土を大切にしながら港や自然が映える街並みをつくる

- ・ 巴川沿いでは、建物や街区の更新にあわせてまちの地盤を高くすることにより、まちから水辺を身近に感じられ潤いある生活空間が形成される
- ・ みなとでは2つの湾を結ぶ新たな水辺沿いに、散策路が整備され、休憩をかねた賑わい施設が立地し、魅力的な水辺空間が形成され、市民や来訪者の憩いの場となる



### ● 「まち～港」の軸線を強調し、まちと港を近づける ● 美しく、人に開かれた港に再生し、多様な交流を生み出す ● 交流を支える拠点としてのまちの機能更新・充実により魅力を高める

- ・ 港とまちを結ぶ新たな道路が整備され、まちから港を感じることができ、港とまちが一体となって連続した空間が形成される
- ・ 港には広く市民が利用する施設や憩いの空間が形成され、道路沿道の賑わい機能や街並みを楽しみながらまちから港へ多くの人々が散策できる



### ● 美しく、人に開かれた港に再生し、多様な交流を生み出す ● 港を活かした産業を育成する ● 歩行者・自転車・公共交通のネットワークによりまちと港をつなげる

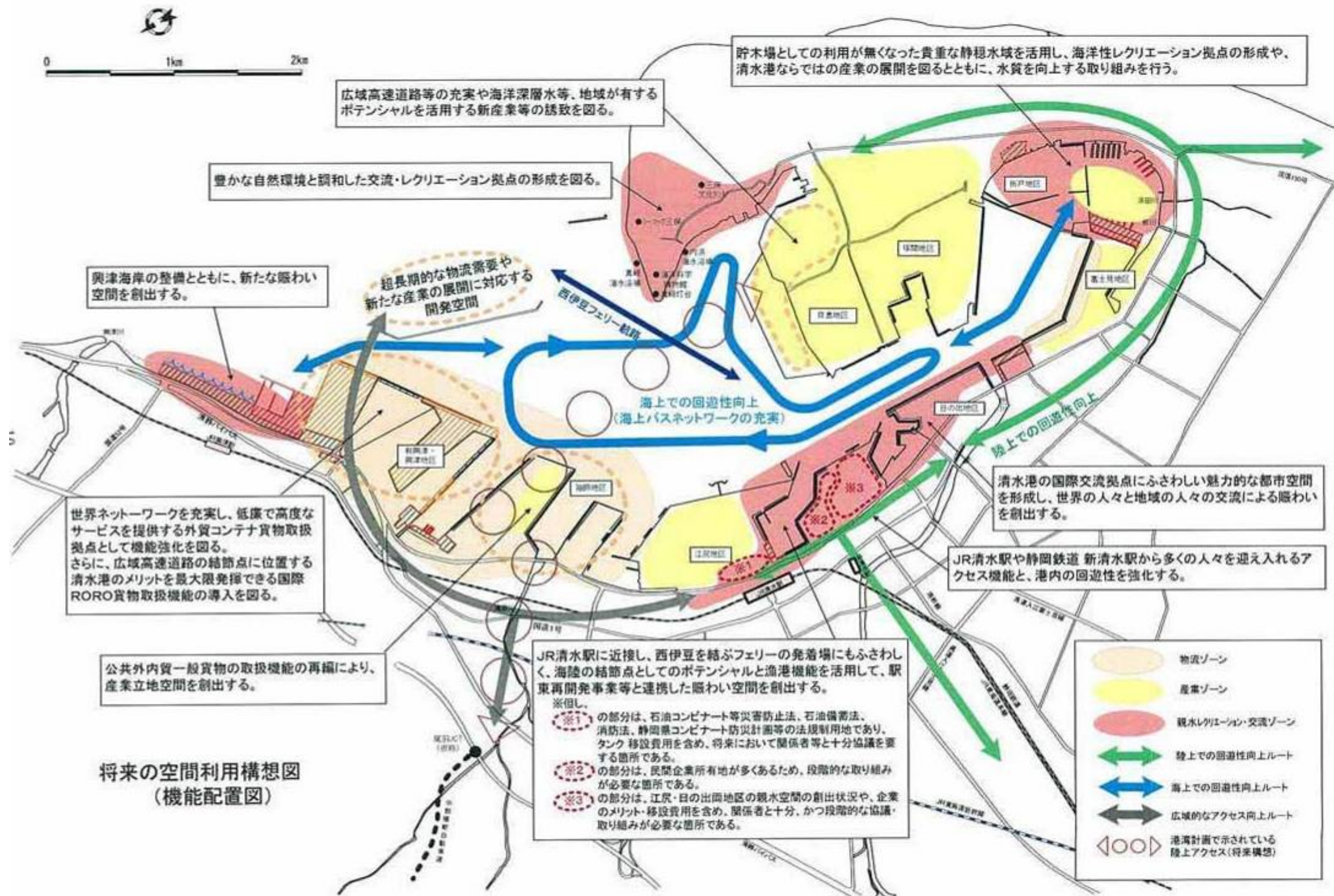
- ・ 既存商業施設や歴史的な街並みなどまちとの連携をはかりながら、みなとを眺めながらゆったりとした時間を過ごせる広場空間、多様なイベントが開催できるコンベンション機能、これら利用者が買い物や食事ができる商業機能など、様々な交流機能によりあらたなみなとの賑わい空間が形成される
- ・ 港湾物流で使用していた倉庫群はコンバージョンにより新たな産業を育成する場として利用され、来訪者だけでなく就業者の増加によるまちの賑わいが見られる
- ・ まちと港を結ぶ新たな公共交通機関によりみなとを訪れる人が増加し、賑わいに広がりが出る。バスなど既存公共交通機関とのターミナルも設置され、郊外から都心を訪れる人の利便性が高まる



(8) 静岡市清水港ビジョン

本ビジョンは、港湾所在市町村である静岡市が、静岡市の持続的発展を実現することを目的として、今後 20～30 年先を展望した清水港のあるべき姿を、将来ビジョンとして平成 20 年 3 月に策定したものである。

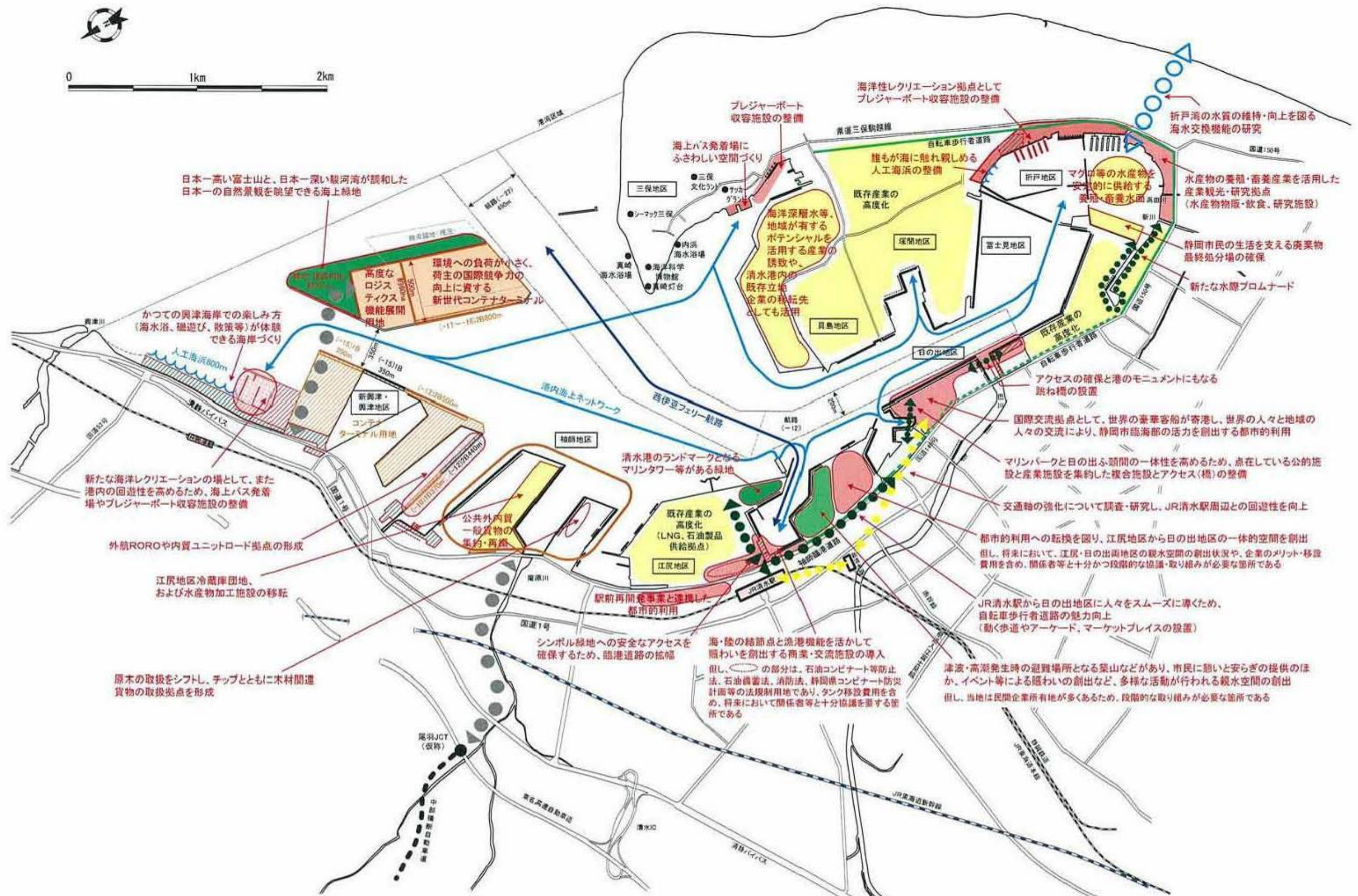
本ビジョンは清水港全体について提案している。本来、次期港湾計画の改訂に向け、全体を見直すことが望まれるが、本調査では、清水都心地区の活性化の観点から、清水都心地区に包含される、あるいは、隣接する江尻・日の出地区を重点的に検討するため、本ビジョンの江尻・日の出地区の記述内容を具体的に検討する。







0 1km 2km



## 2. 清水都心ウォーターフロントの魅力

### (1) 全国的にも貴重な都市と水辺の近接性

翻って清水港を見てみると、清水都市ウォーターフロントを考える上での、清水港の持つ最も大きな特徴として、都市と水辺が近いことが挙げられる。

#### 【全国の重要港湾にみる都市と水辺の近接性】

- 一定の人口集積がある都市に近い水辺を、重要港湾に着目して見てみる。
- 全国の重要港湾以上の港湾 126 港から、例えば「背後人口が 20 万人以上」、「人が立ち入れる水辺があること」、「主要幹線鉄道駅が港に近接（500m以内）していること」を条件として抽出すると、以下の図に示すように、126 港中 11 港しか当てはまらない。

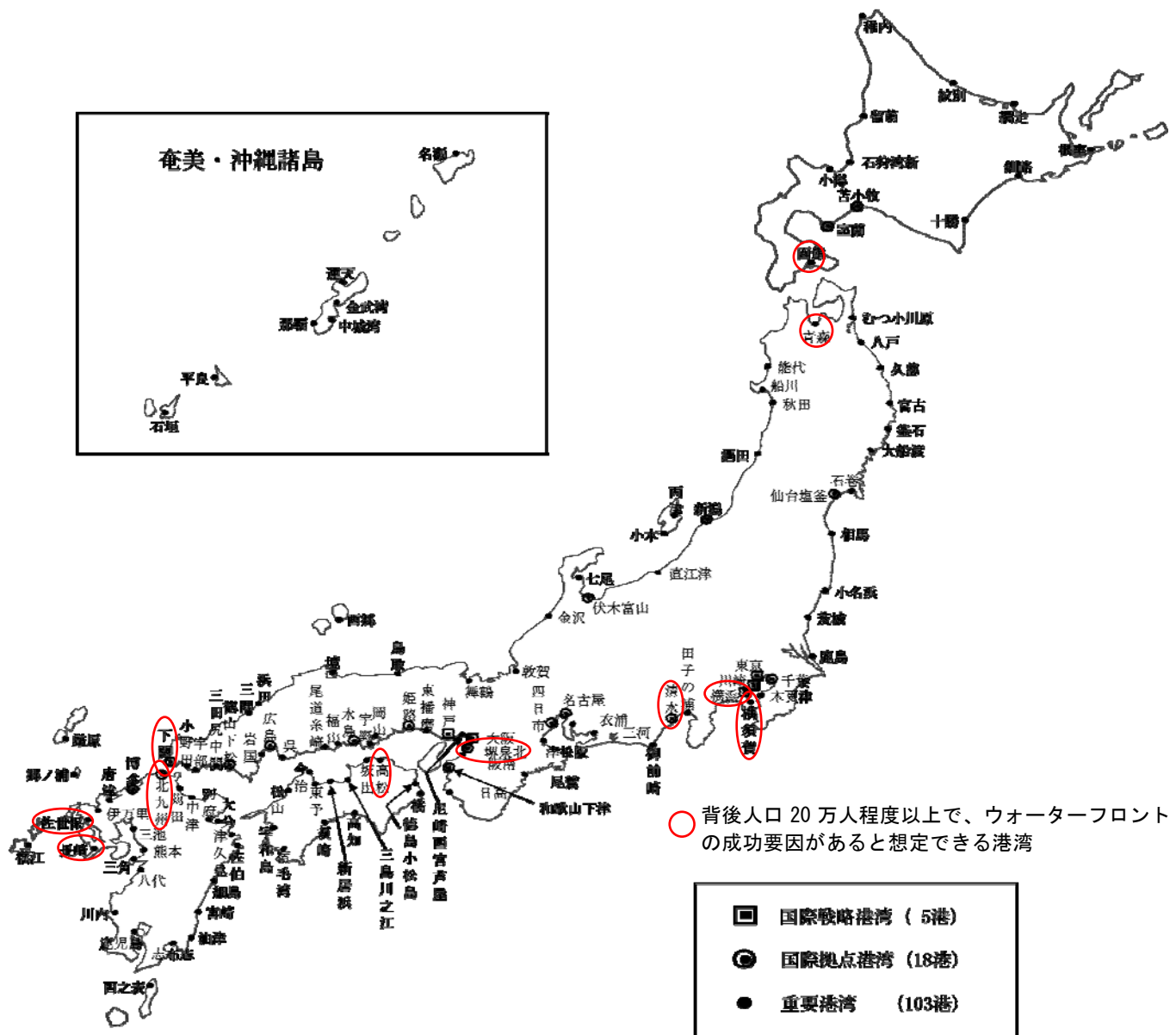


図-2.1 国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾位置図 (2012 年 4 月時点)

この内 11 港のうち、静岡県内で唯一該当しているのが、清水港である。この意味で、清水港は全国的に貴重であり、特に静岡県内の視点で見れば、都市と一体となって水辺の魅力を発揮する可能性の最も高い港であると言える。



図-2.2 清水港と代表的な都市と港が近接している全国の事例

(2) 近接する異なる特徴を持った4つの水域

① 異なる性質を持った立ち入ることのできる4つの水域

清水港は、単に都市に近いだけでなく、水辺に人が立ち入れる水域が4つ、都心部に近接している。また、この4つの水域は規模や隣接する施設などの性質が異なり、それぞれの水辺では受ける印象・体験が異なる。

【清水港の4つの水域】

- ①江尻地区：河岸の市を中心とした漁港区の水域
- ②日の出地区（ドリプラ前面）：ヨットハーバー（エスメール日の出）のある緑地前面の水域
- ③日の出地区（船溜り）：イベント広場と合同庁舎に囲まれた水域
- ④日の出地区（ふ頭前面）：貝島・塚間地区の対岸景と清水港全体を眺望できる水域

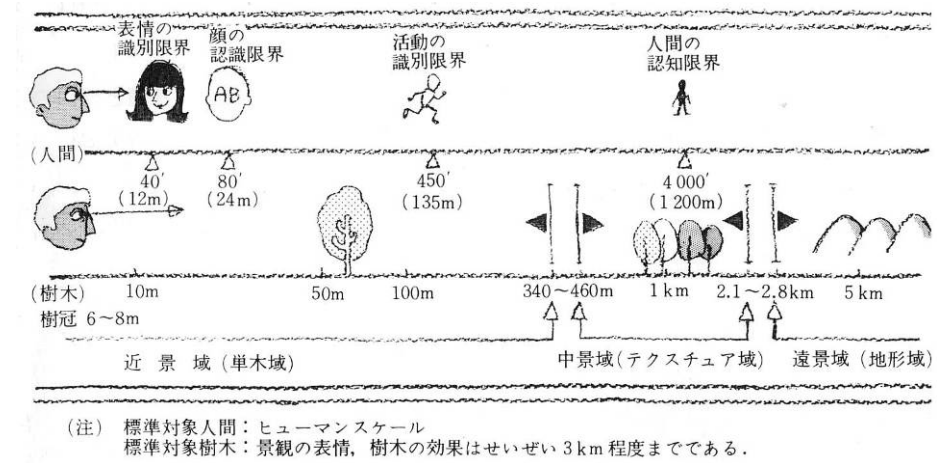


図-2.4 景観における視距離の分割

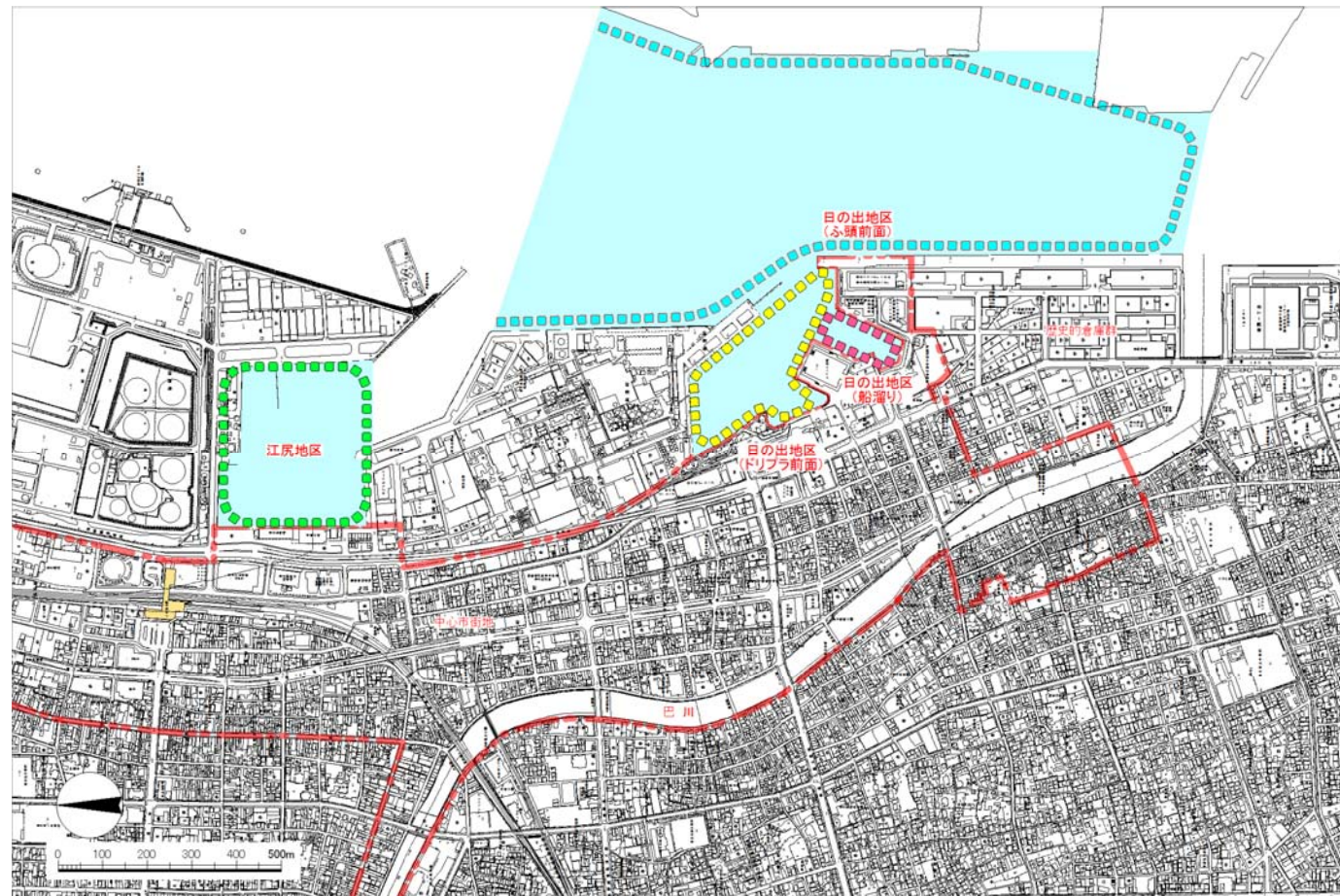


図-2.3 清水港の人の立ち入れる4つの水域

○江尻地区：270m×360mの囲われた水域

- ・三方を比較的高い工場等で囲われているが対岸までの距離は360m、270mと指標135mを超えている。
- ・広々として開放的な印象になるが一方で変化の乏しい単調な眺めとなりやすい。
- ・近景を形成する水辺のしつらえや人々の活動が醸し出す賑わい、船などの視対象が印象に大きく影響する規模である。



市場からの対岸景

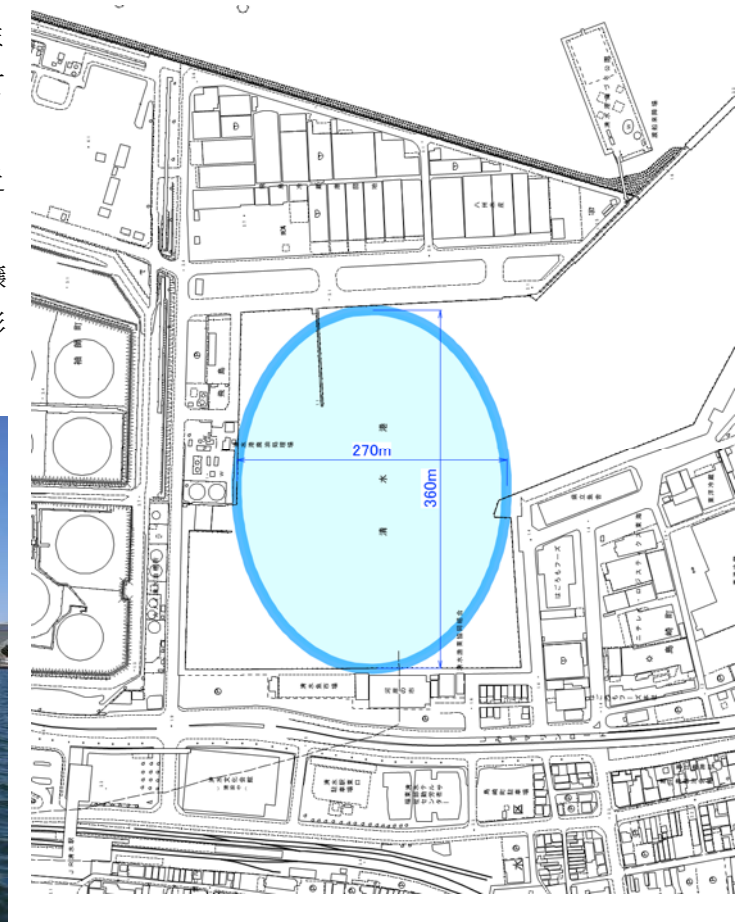


図-2.5 江尻漁港水域の規模と特徴

【規模と印象について】

- ・「囲われた静穏な水域」も規模が異なれば受ける印象が異なる。例えば対岸がよく見え、人々の活動が認識できるようなこじんまりとした空間では賑わいを感じやすく、広い空間になれば、開放的な印象となる。
- ・下図は、人間の視力の閾値についての図である。しばしば対象までの距離と受け取る印象を説明するのに使われる。これによれば、一般的に、人間の視力では、人の活動を認識できる限界の距離は135m程度であると言われている。これを指標として、清水港の4つの地区を分類すると、以下のように整理できる。

○ドリプラ：170m×460mの水域

- ・対岸までは170mあり、水域の規模は大きいですが、ヨットの係留桟橋や屈曲した水際線によって水域が小さく区切られている。
- ・水域を一体的に捉えやすく、水域の活動にも意識が向きやすい。開放的ながらも賑わいを演出しやすい規模の水域である。

人工海浜の囲われた水域



図-2.6 ドリームプラザ前水域の規模と特徴

○船溜まり：55m×75m+80m×120mの水域

- ・対岸の人の活動も分かる規模の水域。対岸の活動景と合いまった賑わいや親密さを感じる空間の演出が行いやすい水域である。
- ・また、2つの比較的小さな水域が組み合わさった水域のため、水辺を移動すると眺めが変わる。多様な景観体験を可能にするにする水域である。

合同庁舎前から市街地方向



マリビル前の水域

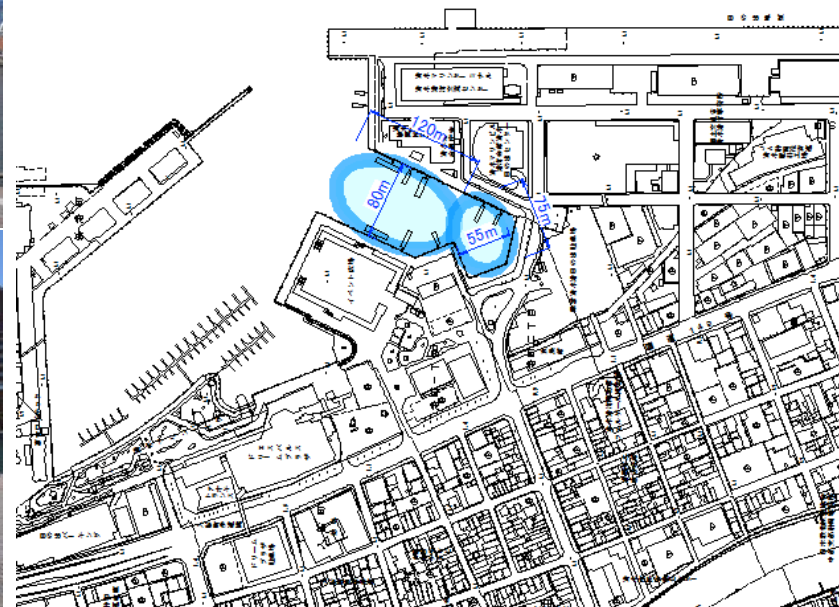


図-2.7 船溜まり水域の規模と特徴

○ターミナル：対岸まで約450mの水域

- ・開放的ではあるが変化に乏しく、しばしば単調な眺めになりやすい規模の水域。その反面、船舶など視対象となるものがある場合は注意が向きやすく、印象的な眺めを形成しやすい。

ターミナルからの眺め（船舶の接岸なし）



ターミナルからの眺め（客船寄港時）

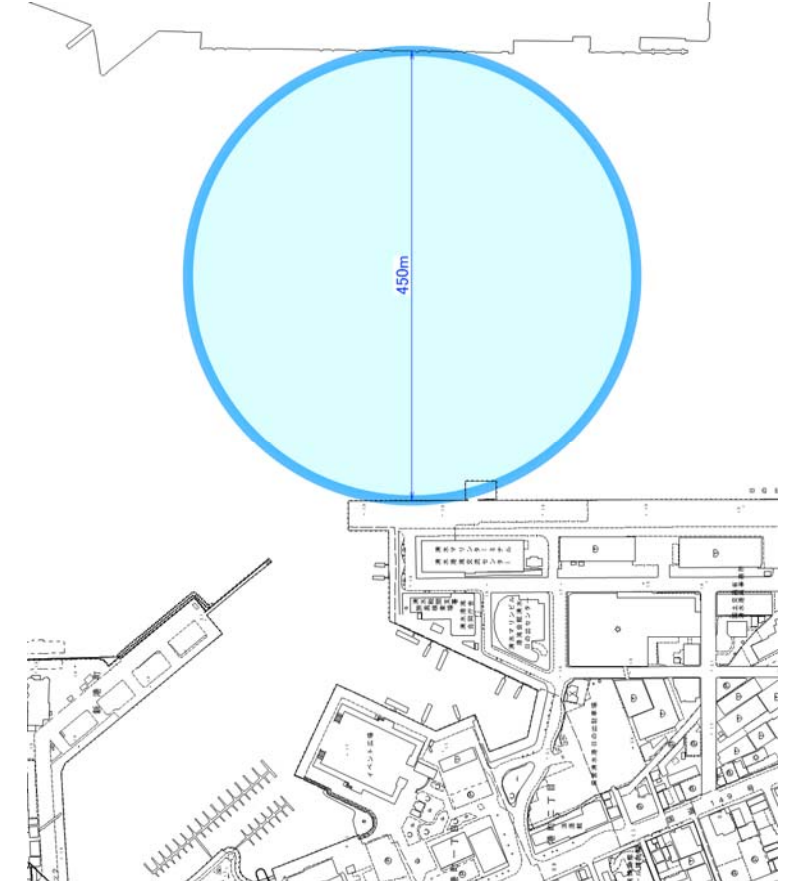


図-2.8 ドリームプラザ前水域の規模と特徴

② 4つの水域どうしが近い

水域にかかる特徴として、さらに4つの水域が近いことが挙げられる。ドリプラ、船溜まり、ターミナルの3つの水域は隣接しており、江尻地区も含めて端から端まで歩いて2km程度である。徒歩や自転車でもぐるぐるとできる距離である。

また、清水港線跡地を用いた遊歩道も整備されており、物理的に4つの水域は結ばれつつある。

4つの水域の特徴を活かした水辺が整備され、かつ連続的に接続されれば、多様な体験が可能になることが期待できる。

(3) 豊富な港らしい要素

物流基盤としての清水港は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、水揚げ作業に加え水上バスといった要素があり、ドリプラ前の水域には、ヨットが係留され、船溜まりでは、水上バスのほか遊覧船や官庁船が係留されている。フェリーターミナルでは無論フェリーが眺められる。

また、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。

#### (4) 都市と港の機能的な繋がり

4つの水域を含んだ周辺地域には、商業施設であるドリプラや河岸の市、交通機能であるマリナーミナルや水上バス、遊覧船乗り場など、都市の生活に関わる機能が既に水辺にしみだし、一部は都市生活に欠かせない機能の一旦を担っている。こうした機能を空間的、視覚的に都市と結びつけていくことが重要である。

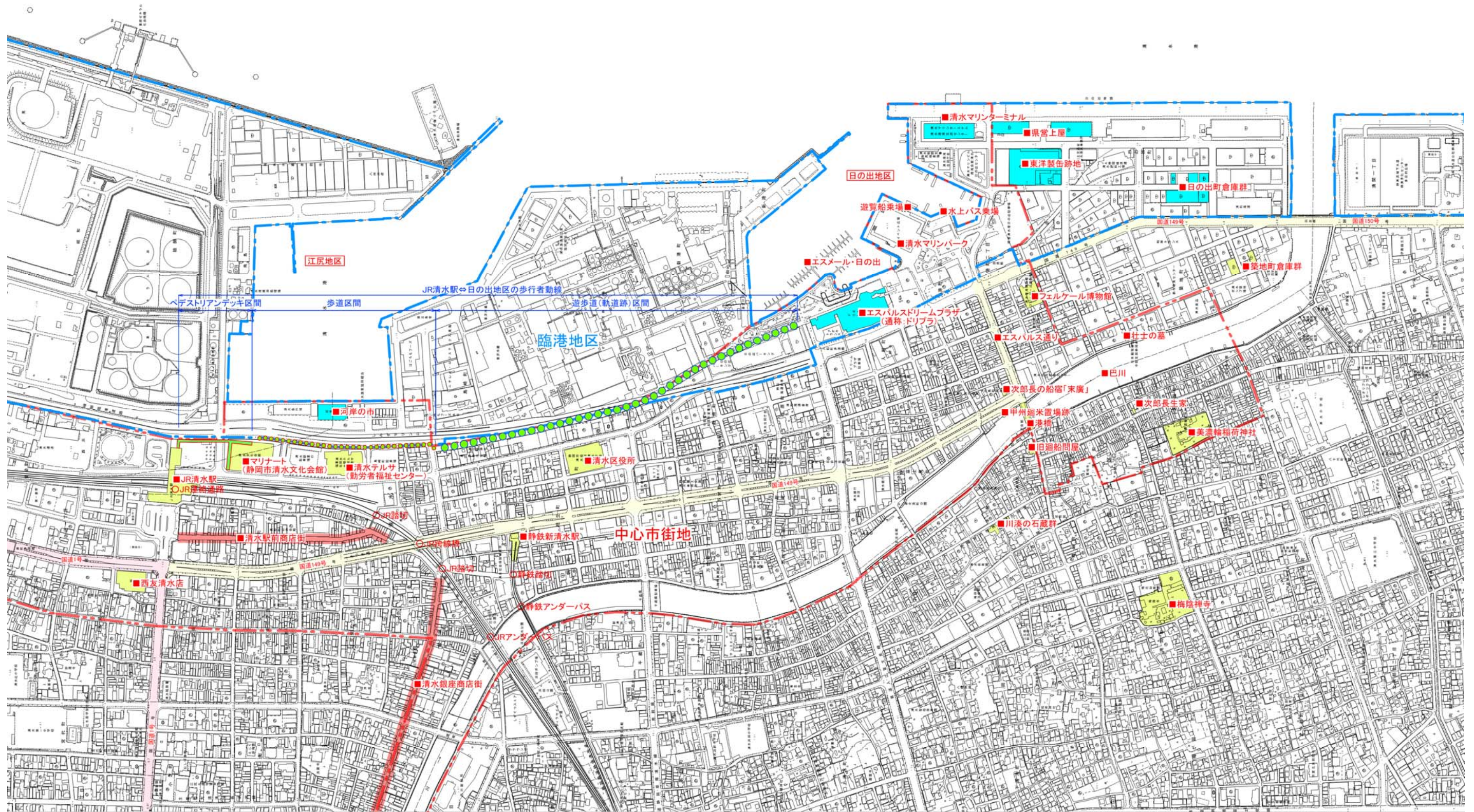
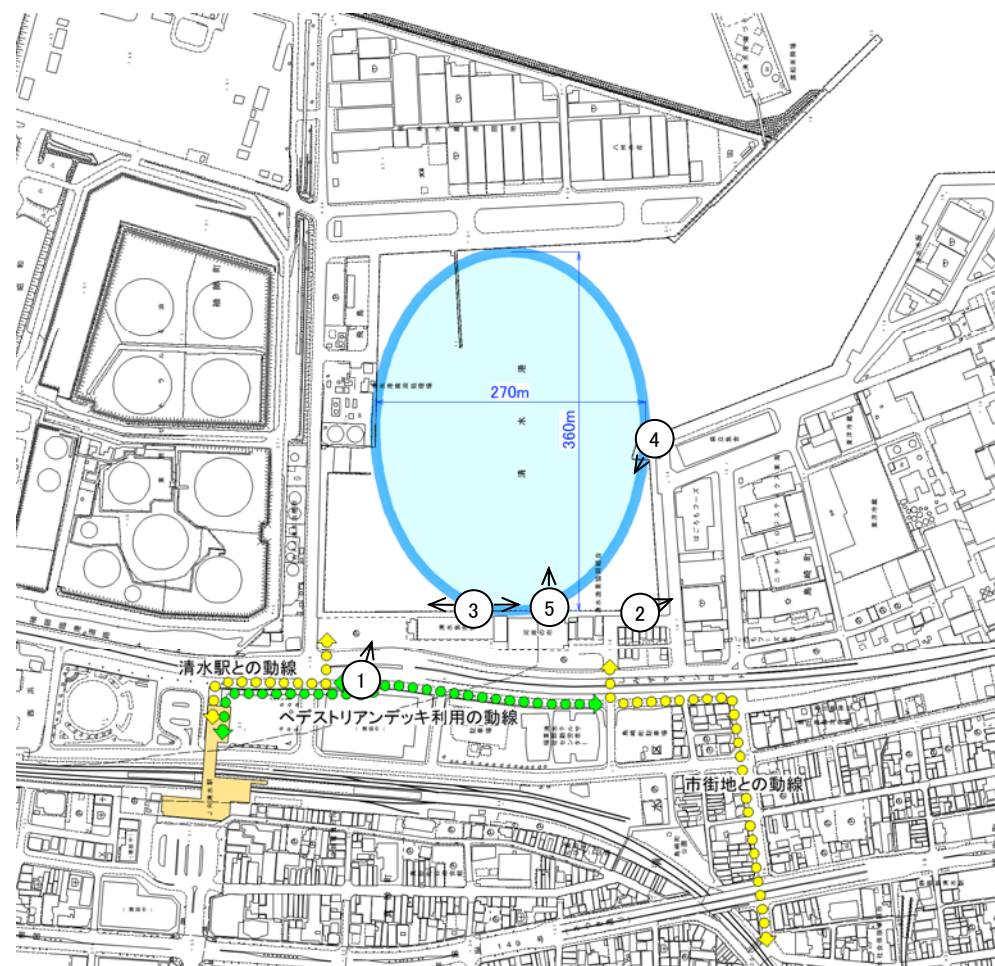


図-2.8 都市機能の水辺への展開

### 3. 清水都心ウォーターフロントの現状

#### (1) 江尻地区



①ペDESTリアンデッキから水域をみる



③-1 市場前面の岸壁（北方向）



②水上バスの発着所



③-2 市場前面の岸壁（南方向）



④市街地を振り返る



⑤市場からの対岸景



#### 【立地と水域規模】

- ・冷凍倉庫、水産加工工場、市場等に囲まれた漁港区の水域である。
- ・南北 270m、東西 360mの四角形の水域規模。

#### 【水域の利用状況】

- ・調査時点で魚市場が改築中のため、小型漁船の航行・接岸は少ない。
- ・市場側が-4.5m岸壁、対岸の冷凍倉庫側が-6.5m岸壁であるため、利用船舶は最大で 1000~2000 トン (DWT) と想定される。
- ・水上バス発着所があり定期的な船舶の航行がみられるほか、折戸ヨットハーバー等から出港したヨット等が岸壁に係留し、食事や休憩をとる様子がみられる。

#### 【水際線の利用状況】

- ・「河岸の市」は海を向いた施設ではないため、買い物客はあまりいないが、食事目的の来訪者は水際線で休息したり、駐車場まで遠回りして歩いたりする姿が見られる。
- ・「河岸の市」2階の飲食店は海側に窓があり、水域越しの対岸景や夜景を見ながら食事を楽しむことができる。

#### 【市街地との関係】

- ・JR 清水駅前の水域であるが、臨港道路（清水マリンロード）を横断する必要がある。
- ・清水銀座、駅前商店街からは駅連絡通路、または、踏切を越えて、清水マリンロードの高架下を横断するアクセスになる。
- ・日の出、塚間と水上バスが連絡する。



休憩をとるために立ち寄ったヨットの係留風景

(2) 日の出地区



①ヨットハーバー背後の緑地休憩空間から見る



④合同庁舎前から市街地方向をみる



②-1 人工海浜の囲まれた水域



②-2 人工海浜の親水利用



③-1 イベント広場先端部からヨットハーバーをみる



③-2 イベント広場先端部から港外側をみる



【立地と水域規模】

- ・複合商業施設（通称：ドリプラ）、港湾緑地、合同庁舎、防波堤と岸壁、巨大なサイロに取り囲まれた圍繞感のある水域である。
- ・港湾緑地前面のヨットハーバー棧橋により水域は分節されている。
- ・大きな水域は、対岸の工業用地前面に広がり、長さ 420m×幅 120m程度の規模を持つ。写真①のように緑地から見た場合は、ヨットのマスト越しの水域景となり、写真④合同庁舎前からは市街地を背後に奥行きのあるゆったりとした水面を眺めることができる。
- ・イベント広場とボードウォーク、ヨットハーバー棧橋に囲まれた小さな水域は長さ 120m×幅 45m程度の丸みを帯びた三角形の水域で、人工海浜が整備され、写真②のように夏場は親水利用が盛んにおこなわれている。

【水域の利用状況】

- ・工業用地の岸壁は-4.5mで 1000 トン（DWT）程度の貨物船が接岸するほか、イベント広場先端も-3.5mの岸壁になっており、船溜りの船舶と合わせて利用船舶が多く、動きのある港の風景を楽しむことができる。
- ・前述のように緑地前面にヨットハーバー（エスメール日の出：収容隻数 109 隻）が整備され、間近にヨットを眺めることができる。

【水際線の利用状況】

- ・ドリプラのオープンカフェでは数多くの方が休息している。
- ・シンボル性の高い城郭は軸線上に富士山を眺めることができ、水際線を散策する人は城郭のグランドレベルの日陰で休憩している様子が見られる。
- ・ヨットハーバーのある緑地は緑陰が多く、静かな休息空間となっている。

【市街地との関係】

- ・市街地とのアクセスは駅から距離があるため自転車、自家用車利用のほか、まちなか循環バス、無料シャトルバスの利用がある。
- ・市街地からは、観覧車がランドマークとして認識できる。
- ・江尻、塚間方面に水上バスが連絡する。

(3) 日の出頭地区



《マリンパーク及び船溜り周辺》

①遊覧船の接岸するイベント広場の岸壁



②マリンビル前の小さな水域



③マリンビル前から対岸をみる



④合同庁舎前から市街地方向をみる



⑤遊覧船から見た水域の全景



⑥エスパルス通りからの軸線



⑦船溜り横の民有地



⑧観覧車から見たマリンパーク南側



【立地と水域規模】

- ・イベント広場と港湾業務ビル（合同庁舎、マリンビル）に囲まれた小型船の船溜りである。
- ・全体では、200m×80m程度の水域規模であるが、120m×80mと75m×55m程度の台形を組み合わせた水際線形状を残していることから、視点位置によって認識できる水域形状に変化がある面白い空間になっている。
- ・イベント広場に沿った岸壁は遊覧船の発着所になっており、遊覧船接岸時は水域が隠されるが、デザインされた遊覧船自体を間近に眺めることができる。
- ・船溜り横には一部民有地（老朽化した倉庫、空地）や、遊覧船チケット売り場等が雑然と配置され視線と動線を遮っている。また、次郎長堤等の歴史的資源が活用されていない。

【水域の利用状況】

- ・遊覧船と水上バスの発着岸壁以外は、休憩バース、官公庁船バースになっており、多数の係留船舶とその発着を数多く見ることができ、動きのある港の風景を楽しむことができる。

【水際線の利用状況】

- ・遊覧船発着時の乗降客が多いほか、フェリーターミナルや港湾業務ビル利用者のアクセス経路になっている。

【市街地との関係】

- ・アクセスは駅から距離があるため自転車、自家用車利用のほか、まちなか循環バスが利用できる。また、水上バスの発着所があるほか、東京駅行き的高速バス乗場がある。
- ・水上バスの時刻表は、情報が煩雑で日常的な利用者以外は解りにくい。
- ・エスパルス通り（国道149号）が船溜り方向に軸線を合わせているが、水面を意識することはできない。



《清水マリンターミナル周辺》

⑨海上から見たマリンターミナル



⑩ターミナルから見た清水港全景



⑪ターミナルから見た対岸景



○クルーズ船の送迎イベント



○駿河湾フェリーの接岸風景



⑫日の出倉庫と東洋製缶跡地



⑬県営4号、5号上屋



⑭清水港線軌道跡



⑮石造り倉庫群



【立地と水域規模】

- ・マリンターミナルは日の出ふ頭北端に位置し、北側はフェリーターミナル、南側は上屋として利用されている。
- ・上屋部分は SOLAS 条約により、立ち入りが制限されているが、2階の展望デッキには背後から屋外階段でアクセスでき、フェリーターミナル区画に出入りできる。
- ・対岸までは 450m 程度の水域幅があり、北側の港口方向を眺望すると富士山を背景に清水港全体を眺めることができる。
- ・フェリーターミナル南側は物流空間になっているが、そこには魅力的な歴史的倉庫群や、軌道跡地、製缶工場跡地などがある。

【水域の利用状況】

- ・駿河湾フェリーが定期航路として接岸するほか、クルーズ船の寄港がある。
- ・日の出ふ頭を利用する船舶や、対岸の貝島地区の荷役作業や、湾奥の塚間、富士見地区を利用する船舶の航行、折戸地区のヨットの航走などを眺めることができる。

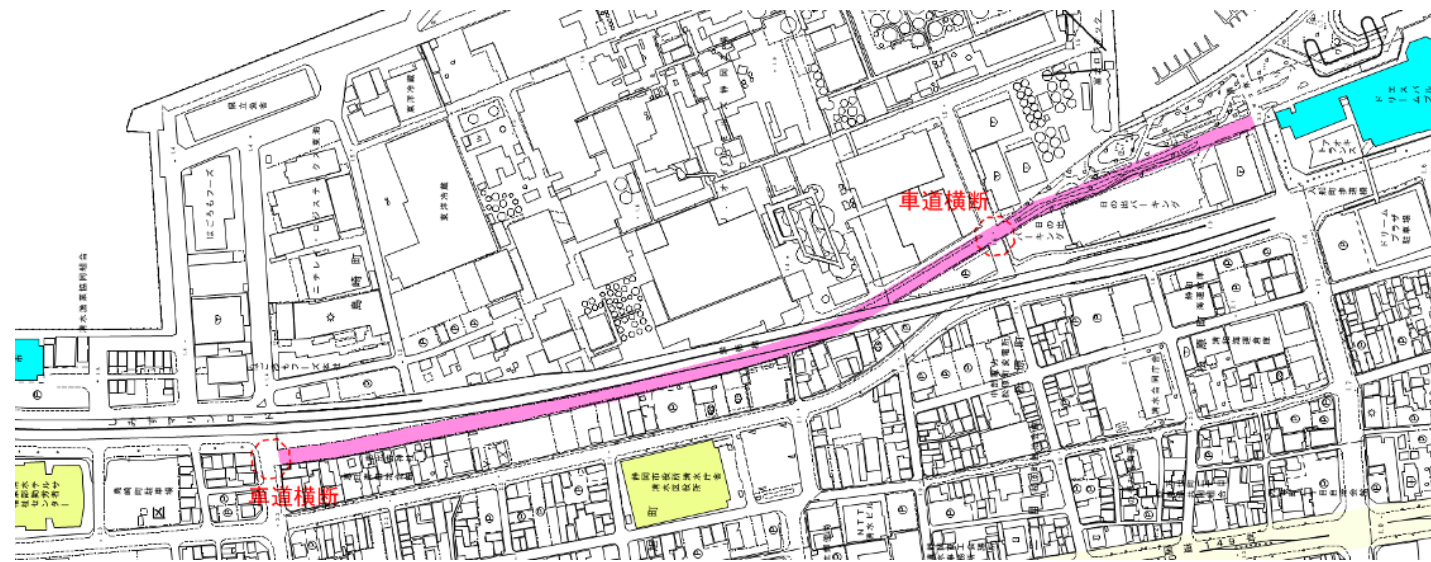
【水際線の利用状況】

- ・通常時は、フェリー利用者、釣り人の利用がある。
- ・クルーズ船寄港時は送迎イベントに多数の来訪者がある。

【市街地との関係】

- ・無料シャトルバスは清水駅東口とフェリーターミナルを結ぶ。まちなか循環バスのバス停は、背後船溜りにあり、循環バス利用者はそこから船溜りに沿って歩く必要がある。
- ・市街地からは、背後の合同庁舎とマリビルに遮られて認識されにくい位置にある。

(4) 清水港線跡遊歩道



【沿道状況】

- ・海側は駐車場と工場が立地する。
- ・街側は駐車場や建物が数件並ぶが、ほとんどが裏を向いている。
- ・江尻側にカフェが1軒ある。

【利用状況】

- ・サイクリングや散歩・ウォーキングのコース（通過する）としての利用がある。

【市街地との関係】

- ・車道と交差するのは、江尻端部と日の出側に1箇所のみ。これとは別に市街地に通じる道が1箇所ある。

①市街地方面の通路及びその案内



②沿道空間の海側はほとんどが工場



④高架道路と交差する箇所



③江尻地区側の1軒のカフェ



⑤高架道路と並行する箇所



(5) 中心市街地と水辺の交通ネットワーク

現在、中心市街地と水辺を結ぶ交通ネットワークとしては、静岡市が運行するまちなか巡回バス、ドリームプラザ、ドリームフェリーが運行する無料シャトルバス、商店街が実施するレンタルサイクルがある。また、中心市街地とのネットワークとは異なるが、海上交通に江尻と日の出を結ぶ水上バスがある。

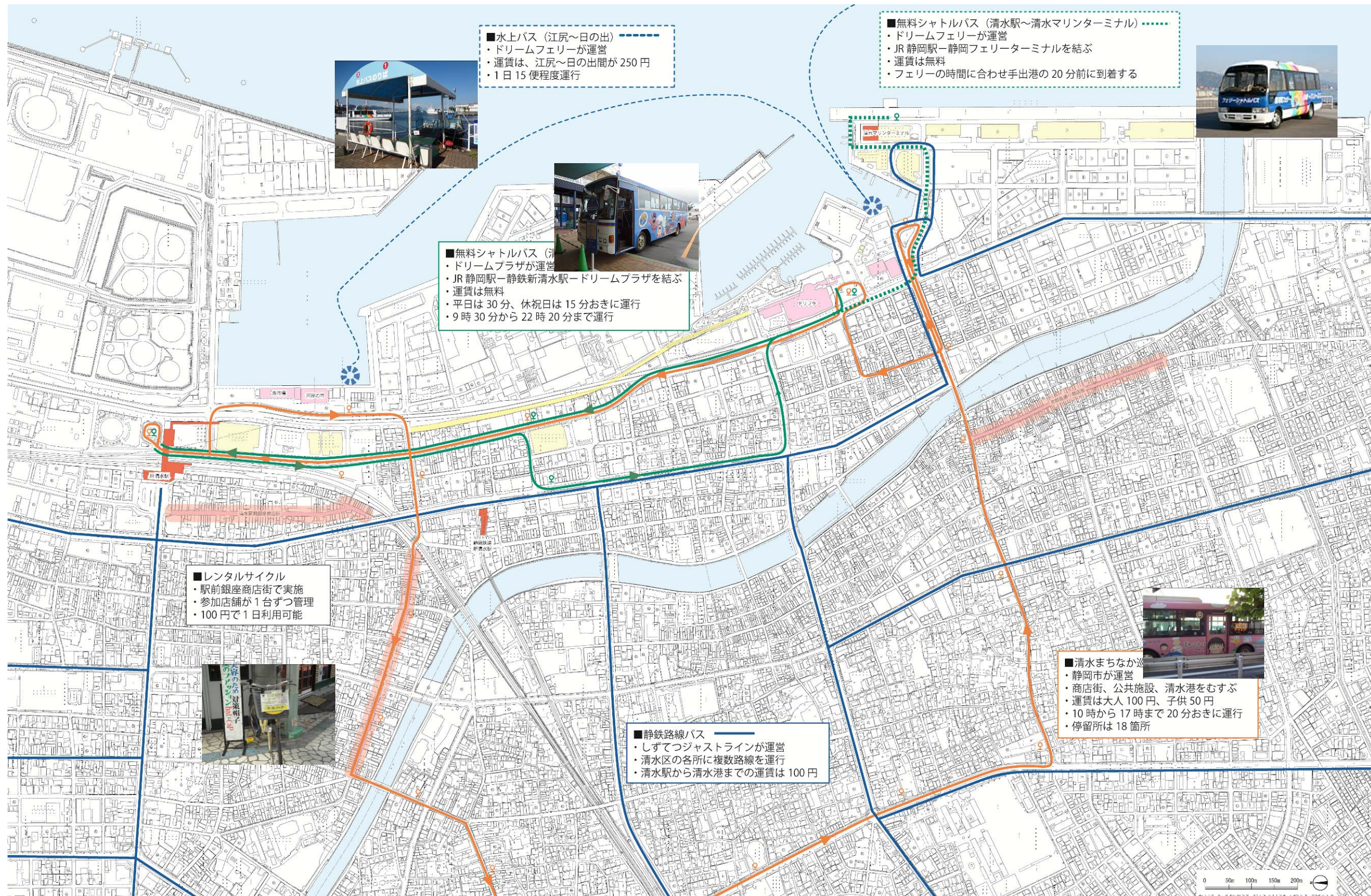


図-3.2 中心市街地と水辺の交通ネットワークの現状

## 4. 来訪者アンケート調査

### (1) アンケート調査の概要

#### 1) 調査日時

調査は、平日及び休日の両方の状況を把握するため、以下の日程で2日間行った。

平日：平成24年8月31日（金） 午前10時～午後5時

休日：平成24年9月1日（土） 午前8時～午後4時

#### 2) 調査場所

調査場所は、以下の3箇所で行った。

A. 河岸の市

B. エスパルスドリームプラザ

C. 清水マリンターミナル

なお、2日目の9月1日は、客船飛鳥Ⅱが午前8時に入港、午後3時に出港であったため、清水マリンターミナルでは、入出港時にセレモニーが開催され、来場者が多数みられた。

#### 3) 調査体制

調査は各地点調査員3名で行った。

飛鳥Ⅱの入出港時には清水マリンターミナルを中心に調査を実施した。

#### 4) 調査方法及び対象者数

調査は、調査員が対象者に対し聞き取りを行う形式で実施した。

調査箇所に来訪する一般利用者に対し、ランダムに400件を対象とした。

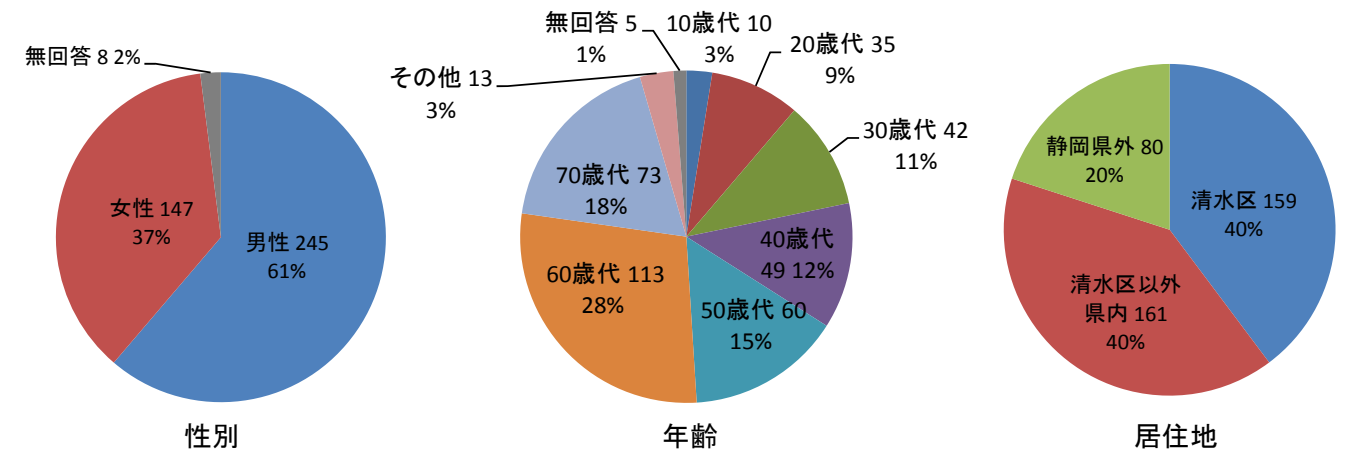
表-4.1 調査対象者数

調査場所	8月31日(平日)	9月1日(休日)	合計
A. 河岸の市	85	21	106
B. エスパルスドリームプラザ	92	55	147
C. 清水マリンターミナル	10	137	147
合計	187	213	400

### (2) 集計結果

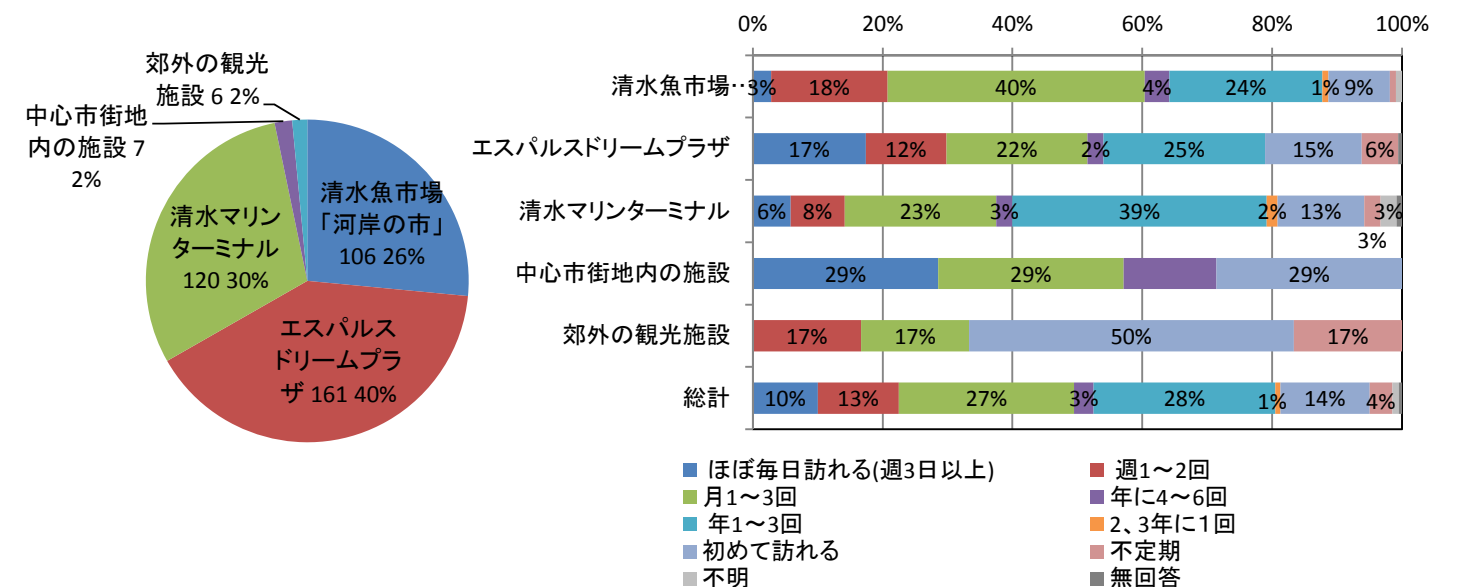
#### 1) 来訪者の属性

- ・回答者の性別は、男性61%、女性37%とやや男性が多い結果となった。
- ・回答者の年齢は、60歳代が最も多く28%、次いで70歳代が18%となり、60代以上が約半数を占めた。
- ・回答者の居住地は、清水区が40%、清水区以外の県内が40%、静岡県外が20%となり、地域住民の利用が多いことが分かった。



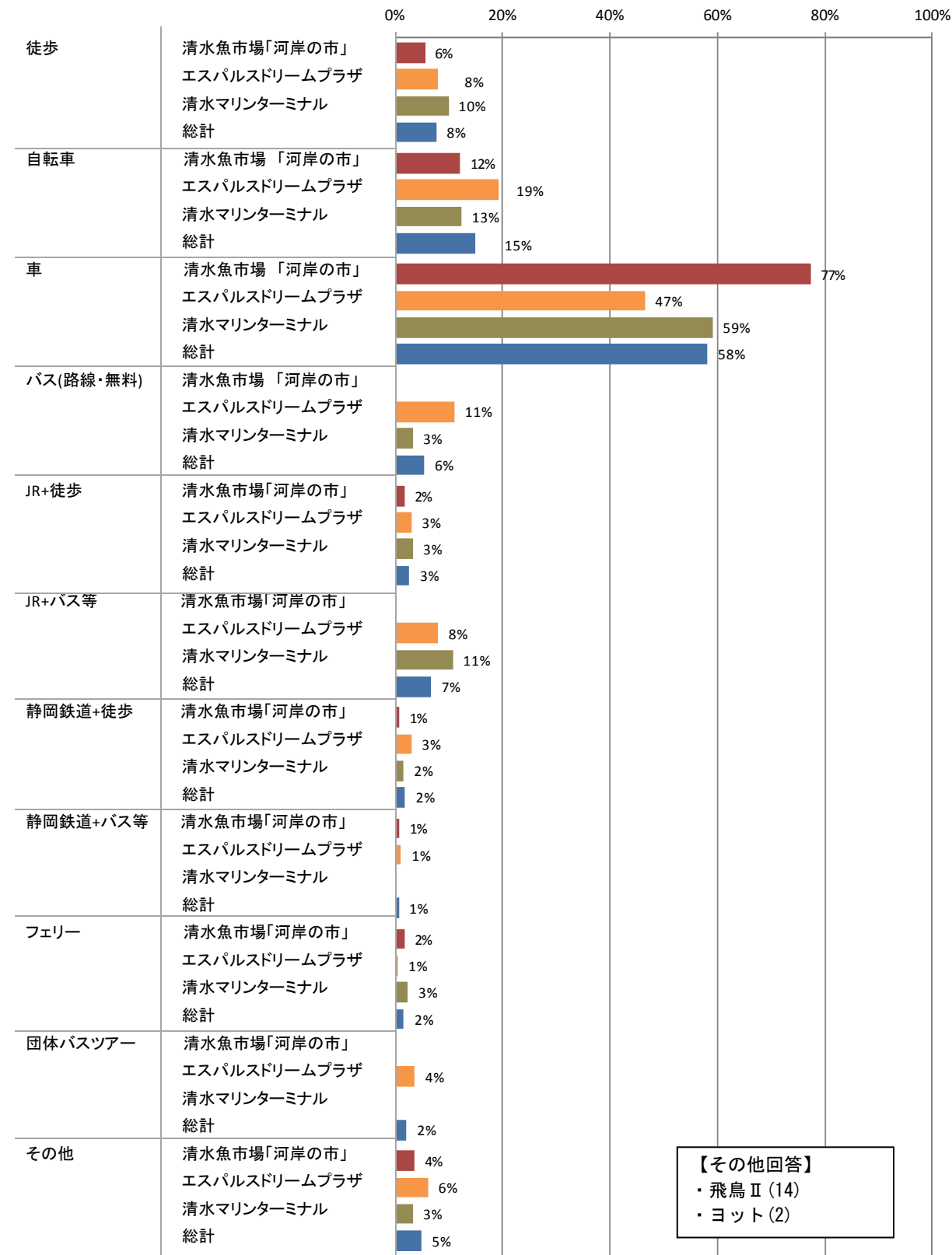
#### 2) 主な来訪先と来訪頻度

- ・主な来訪先は、エスパルスドリームプラザが40%と最も多く、次いで清水マリンターミナルが30%、河岸の市が26%となった。
- ・来訪頻度は、年1~3回が28%、月1~3回が27%と最も多い。ドリプラや中心市街地内施設を主な来訪先とした回答者は、週1~2回以上が30%を占め日常的な利用が多いと言える。



### 3) 主な来訪先と交通手段

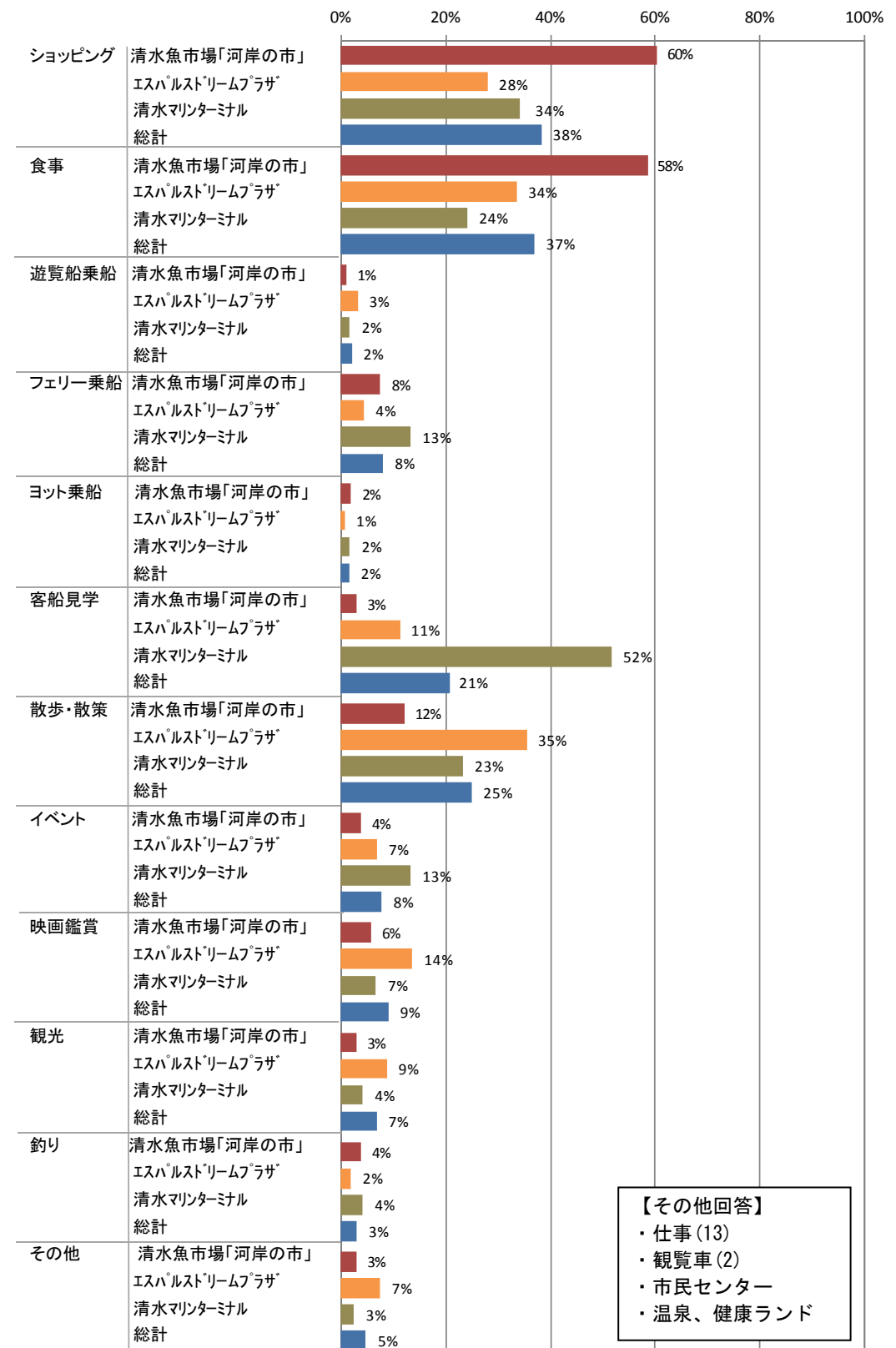
- 交通手段は、自動車が最も多く 58%であり、自転車 15%、徒歩 8%、JR+バス 7%と続く。
- 主な来訪先別に見ると、いずれも自動車が最も多く、中でも河岸の市は自動車が 77%と圧倒的に多い。
- ドリプラは、他所に比べて自動車の割合が 49%と少なく、自転車の割合が 19%と高い。



主な来訪先と交通手段

### 4) 主な来訪先と目的

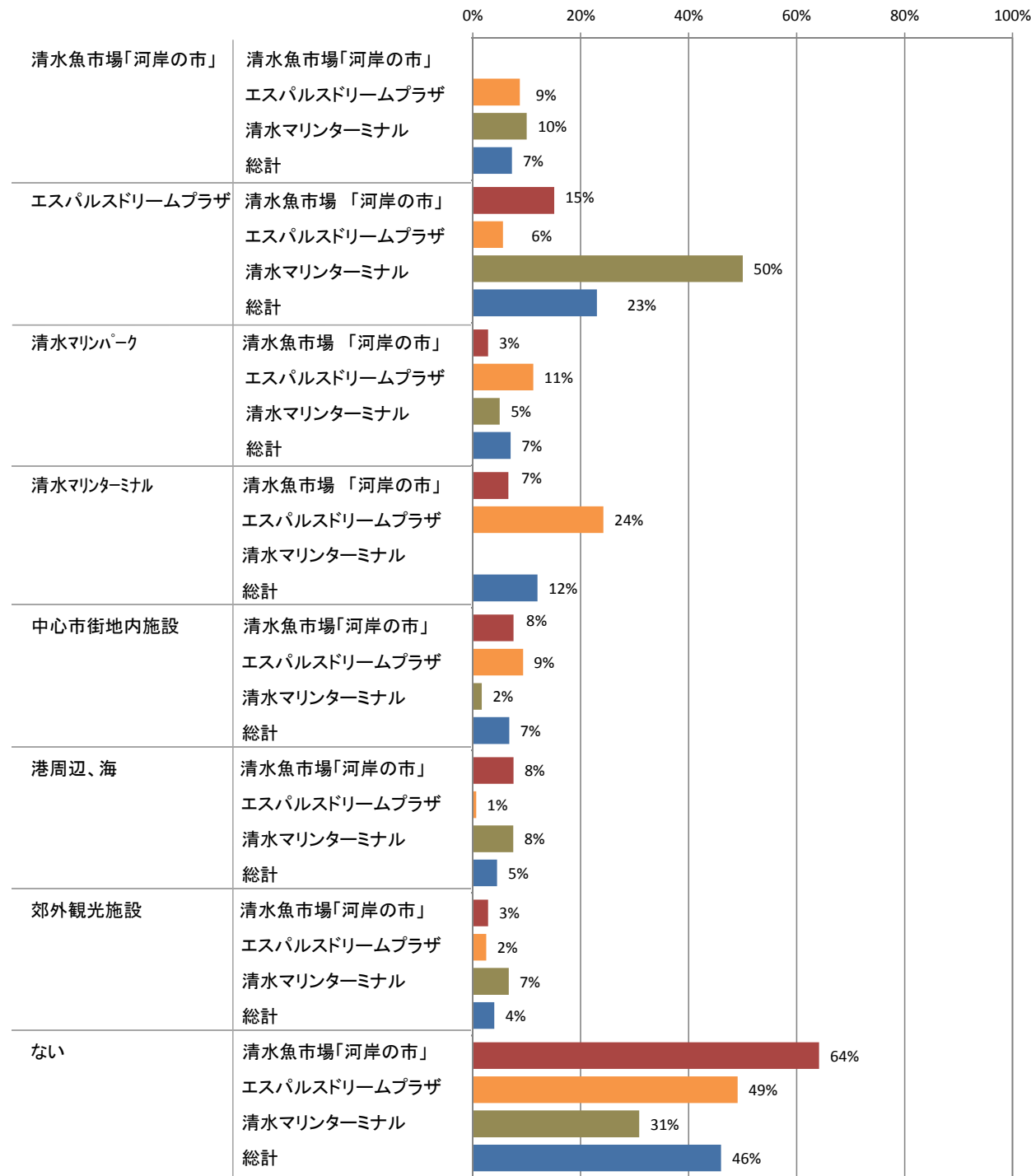
- 目的は、ショッピング 38%、食事 37%、散歩・散策 25%と続く。
- 主な来訪先別に見ると、いずれもショッピング、食事が多いが、ドリプラは、散歩・散策 35%と最も多く次いで、食事 34%、ショッピング 28%となる。
- 清水マリンターミナルは、客船見学が 52%と最も多く、飛鳥IIの寄港を見に来た人と考えられる。



主な来訪先と目的

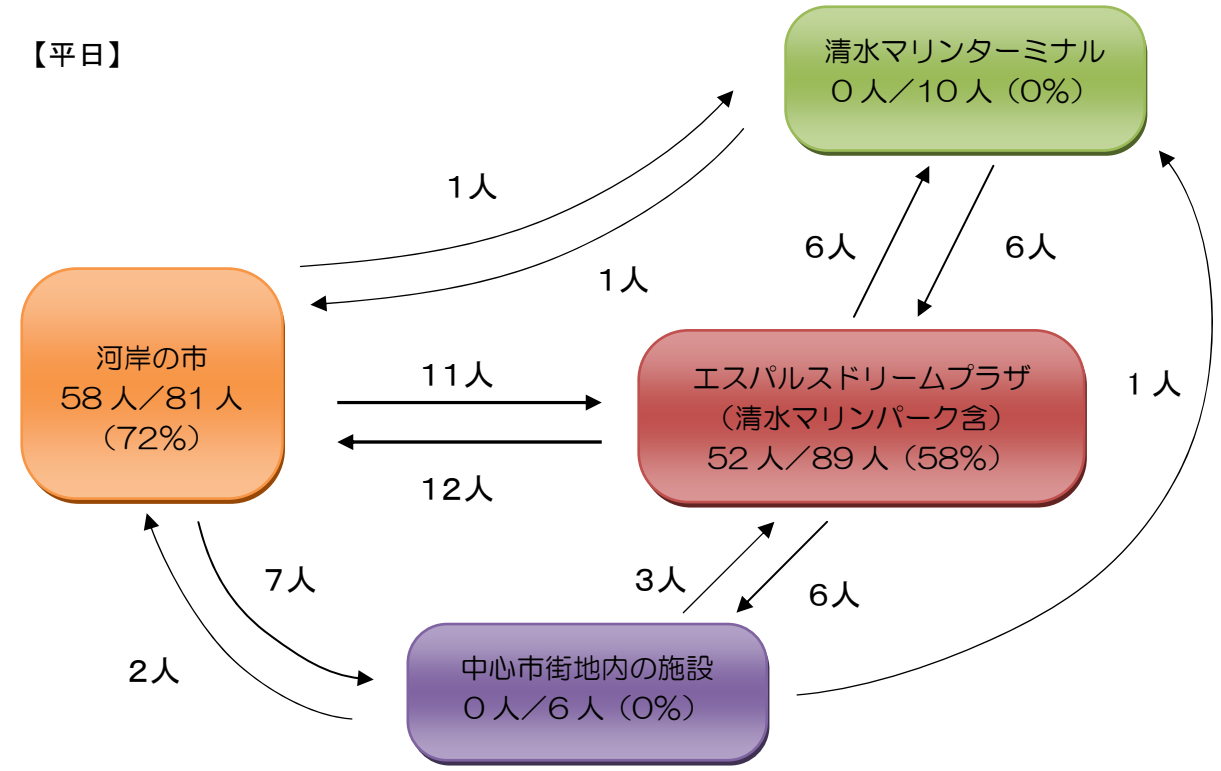
5) 主な来訪先とその他の来訪先

- ・その他の来訪先は、ないとの回答が最も多く 44%となる。回遊性の低さが伺える。
- ・主な来訪先別に見ると、マリントーミナルを主な来訪先としている人の 50%がドリプラにも行っており、逆に、ドリプラを主な来訪先としている人の 24%がマリントーミナルにも来訪するとしており、両施設の関係性が相対的に高いことが分かった。



主な来訪先とその他の来訪先

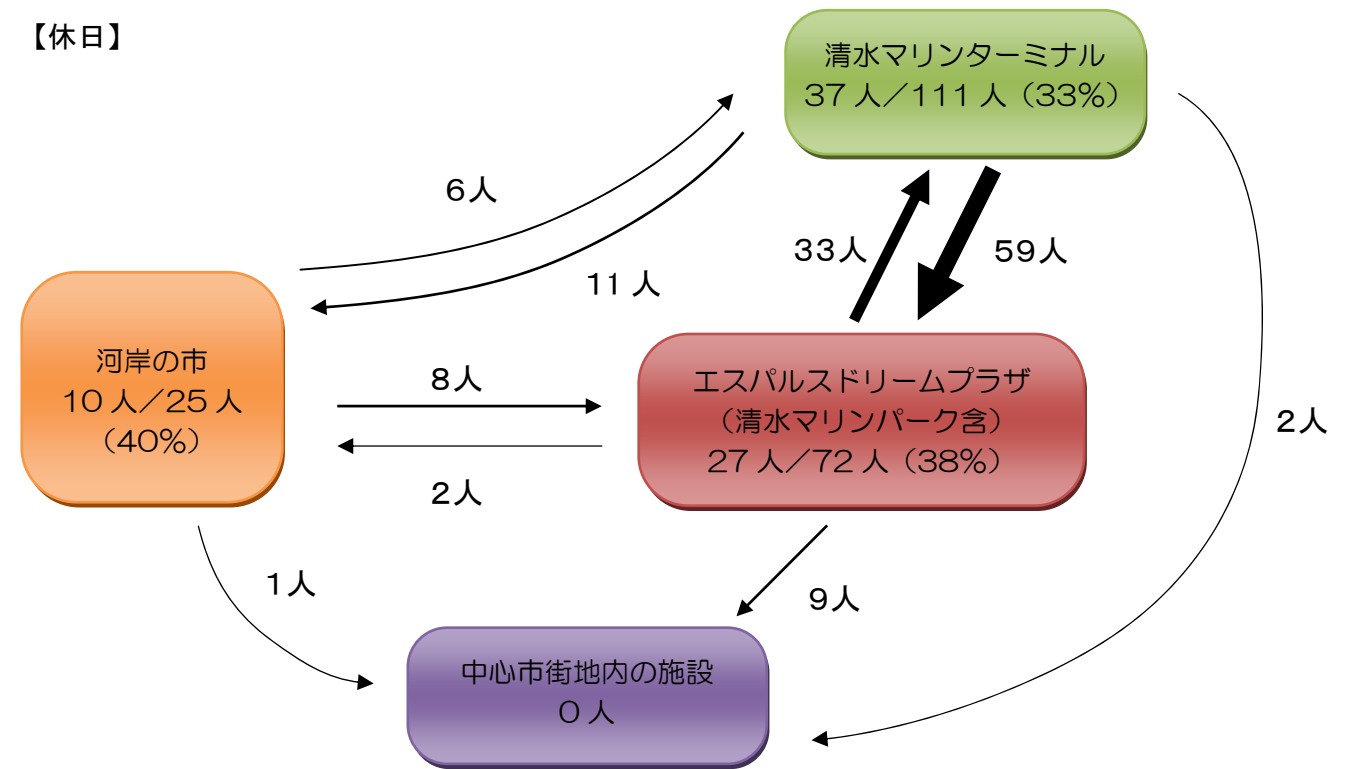
【平日】



※施設名の下的人数は、(他の施設に行かないと回答した人数) / (主な来訪先と回答した人数)  
 ※上記以外の郊外の観光地を主な来訪先、または行き先とした回答は除く

来訪者の主な来訪先と江尻、日の出地区(施設)の行き来【平日】

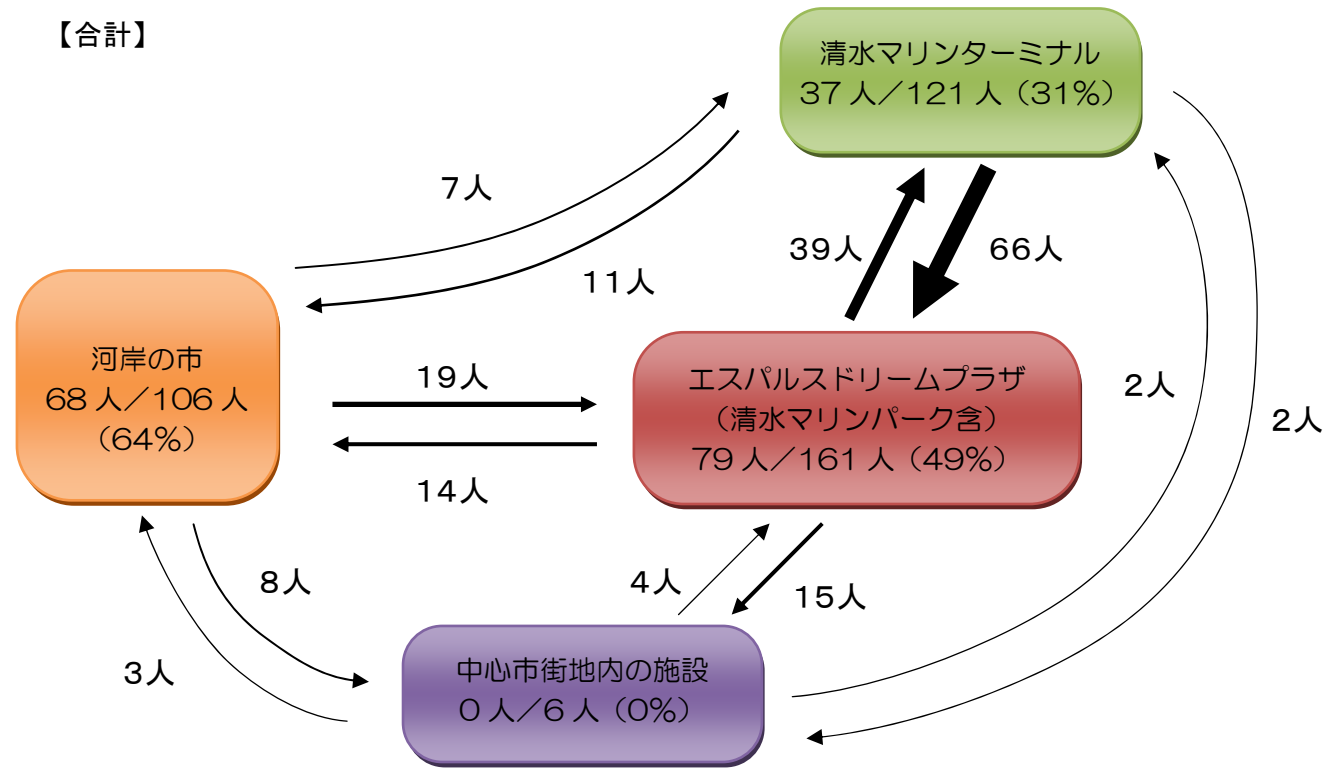
【休日】



※施設名の下的人数は、(他の施設に行かないと回答した人数) / (主な来訪先と回答した人数)  
 ※上記以外の郊外の観光地を主な来訪先、または行き先とした回答は除く

来訪者の主な来訪先と江尻、日の出地区(施設)の行き来【休日】

【合計】

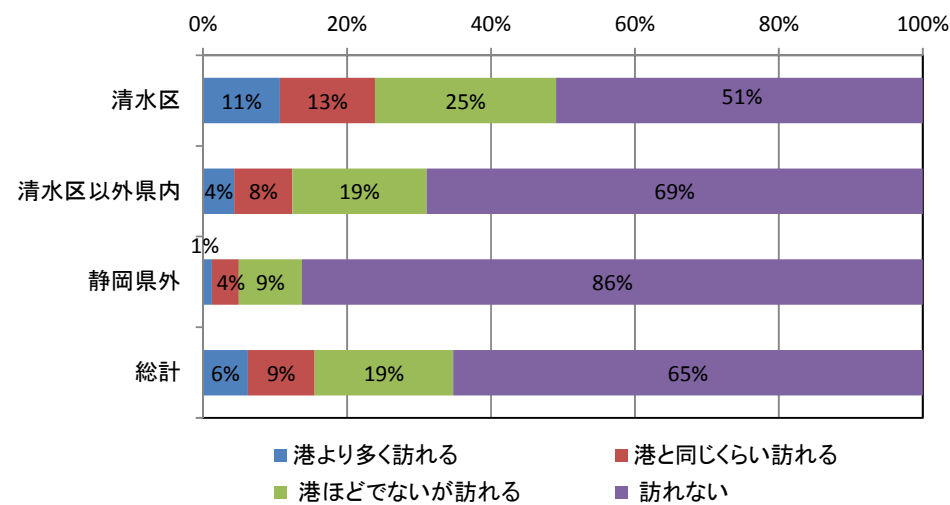


※施設名の下的人数は、(他の施設に行かないと回答した人数) / (主な来訪先と回答した人数)  
 ※上記以外の郊外の観光地を主な来訪先、または行き先とした回答は除く

来訪者の主な来訪先と江尻、日の出地区(施設)の行き来【合計】

6) 居住地別の中心市街地と港の来訪頻度の比較

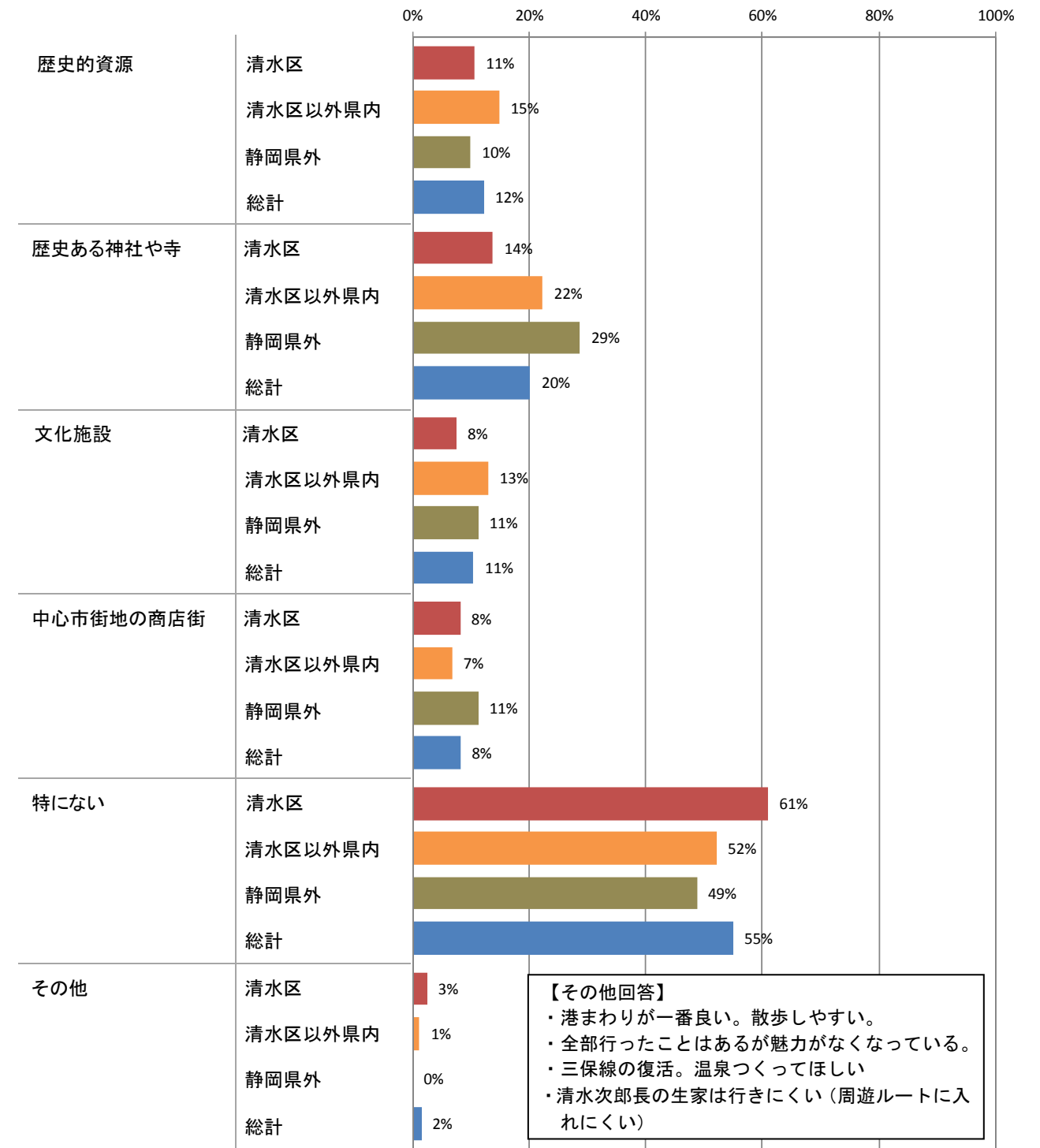
- ・中心市街地と港の来訪頻度を比較すると、中心市街地には訪れないが最も多く 65%、次いで港ほどではないが訪れるが 19%となった。
- ・居住地別に見てみると、清水区の地元の人ほど中心市街地の訪れる割合が高くなっている。港より多く訪れるとした人は、中心市街地に住んでいたたり、店をやっているという人が多い。



居住地別の中心市街地と港の来訪頻度の比較

7) 居住地別清水港に隣接する中心市街地の来訪してみたい施設

- ・清水港に隣接する中心市街地の来訪してみたい施設は、特にないが最も多く 55%、次いで、歴史ある神社や寺が 20%、文化施設が 11%となる。周辺観光施設との連携が低いことが分かる。
- ・居住地別に見ると、清水区在住者は特にないが 61%と非常に多い。中心市街地は以前に比べ活気がなくなり、行きたいと思わないとの意見が聞かれた。

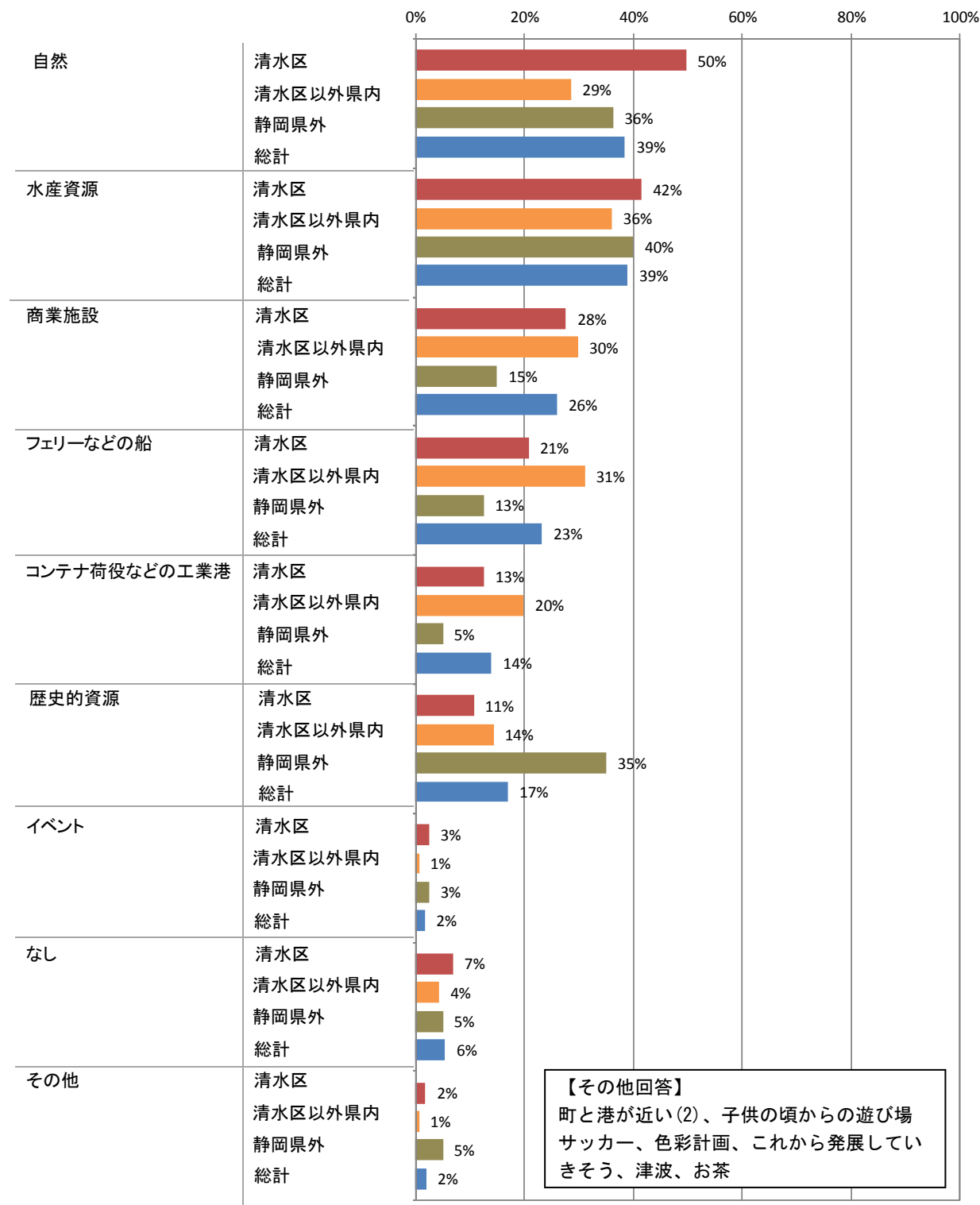


- 【その他回答】
- ・港まわりが一番良い。散歩しやすい。
  - ・全部行ったことはあるが魅力がなくなっている。
  - ・三保線の復活。温泉つくってほしい
  - ・清水次郎長の生家は行きにくい(周遊ルートに入れにくい)

居住地と居住地別清水港に隣接する中心市街地の施設

### 8) 居住地別清水港のイメージ

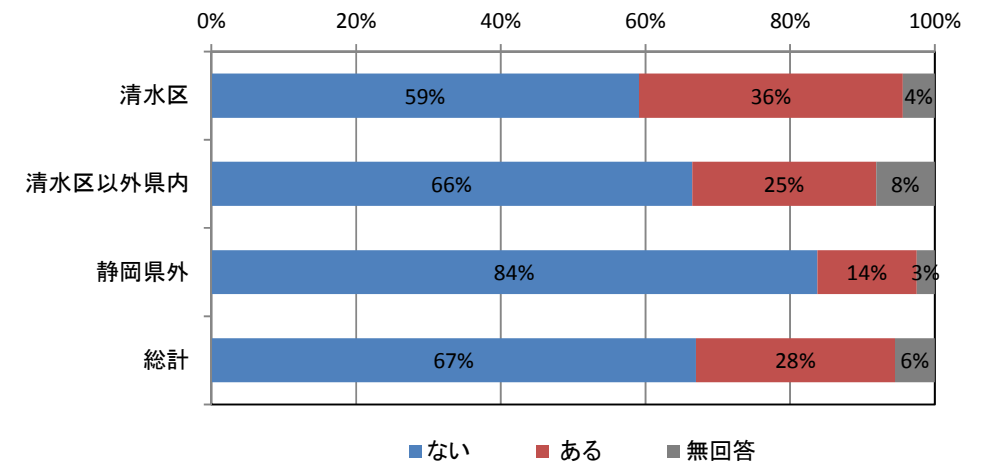
- 清水港のイメージは、駿河湾や富士山、三保の松原といった自然とマグロなどの水産資源が 39%と最も多い。次いで商業施設 26%、フェリーなどの船 23%となる。
- 居住地別に見ると、清水区居住者は自然が 50%と最も多く、地域の誇りであることが分かる。
- 静岡県外居住者は、水産資源が 40%と最も多く、次いで歴史的資源が 39%となり、県内居住者には不人気な歴史的資源が高い評価を得ている。



居住地と清水港のイメージ

### 9) 居住地別清水港の利用に関する使いづらさや不満

- ないが 67%、あるが 28%とないが圧倒的に多い。
- 地元で日常的に利用している人が多いため、基本的に気にしているという意見が多く聞かれた。
- 来訪者の不満の多くは、駐車場の不足や駐輪場案内が十分でないことをあげている。



居住地と清水港の利用に関する使いづらさや不満

#### 【使いづらさや不満の内容】

##### ○ 港への立入り規制等

- 釣り場が少ない、規制がある(7)
- SOLAS で入れなくなったこと(6)
- 貨物の港だから客船が来ないと来ない
- 工業地帯のほうは変な感じがする。だから遊びに来るところではない

##### ○ 環境改善

- 案内標識不足・わかりにくい(5)
- 日陰がない(5)
- 子供の遊び場(3)
- 照明を付けてほしい
- 観光案内所が欲しい

##### ○ 係留施設

- ヨット・ボートの係留をしやすい(2)
- ビジターバースがない

##### ○ 交通関係

- 駐車場の不足、不案内(28)
- 交通が不便(15)
- 車の通りが多い
- LRT など欲しい
- 東名高速からのアクセスが悪い
- 自転車道の整備

##### ○ 商業施設関係

- 商業施設の魅力が低い(8)
- 活気がない(4)
- 中心市街地の商店街の整備(3)
- スーパーが袖師にももう少しほしい
- 本屋がない
- ターミナルに食堂が欲しい



## 10) 自由意見

- ・港の活性化や中心市街地を含めた周遊しやすい環境づくりについて要望がある。
- ・中心市街地については活気がなくなったことが寂しいという意見があげられた。

### ○港の活性化

- ・ 全体的に魅力がなくなって差別化が図られていない。
- ・ 内陸側との連携イベントで人を内陸側に。
- ・ お年寄りは孫のために何かをするので孫をターゲットにすればいいのでは。
- ・ 他の観光と連携させて定期的に来させるようにする(イチゴ狩り→日本平→河岸の市)。
- ・ 河岸の市は地元がやっているから応援したいが遠いからほとんど行かない。
- ・ ドリームプラザは夜も安全、施設もある(スケートボードの場所が分かれている)。
- ・ 夜遅くまで楽しめない。

### ○中心市街地への活性化

- ・ マンションが乱立しすぎである。清水のイメージに合う条例の検討。商店街店主の意識を向上させないとどうにもならないのではないか。
- ・ 中心市街地の商店街が昔のように活気づいてほしい。

### ○回遊性について

- ・ 資源が点在していて周遊しにくい。
- ・ エスパルスの無料バスがあるので歩かない。
- ・ 「河岸の市」から「ドリームプラザ」へのアクセスの向上。

### ○必要な施設

- ・ ファミリーでも気軽に遊べるスペースがあるといい。
- ・ 子供の遊び場がない(水にふれるところはあるが冬は泳げない)。
- ・ 観光バスが駐車できる場所、駐車場。
- ・ 無料バスが中心街しか通らなくて使いにくい。
- ・ マリンパーク付近の古い倉庫をなぜ撤去しないのか。
- ・ 昔は泳げたし、釣りもできた。そういうものがあるといい。
- ・ サイクリングがもっとしやすいように整備して欲しい。

### ○防災・津波対策

- ・ 津波対策にお金を使うべきである。
- ・ 防波堤を改修して欲しい、避難場所が欲しい。

### ○観光案内について

- ・ 観光案内がターミナルにあってもいいのではないか。
- ・ フェリー寄港などの情報をもっと県外市外に発信すればもっと人が来ると思う。
- ・ 観光にもっと力を入れてほしい。
- ・ 清水は観光のイメージがない。
- ・ 客船寄港の情報をもっと外に発信してほしい。
- ・ 駅からのマリンターミナルまでのシャトルバスがあるのを知らなかった。もっと周知してほしい。

