

## 第2回 清水都心ウォーターフロント活性化検討委員会

### 議 事 録

日時：平成24年12月18日（月）13：30～15：30

場所：港湾会館清水日の出センター別館14階（浪漫館）

#### ■ 中心市街地活性化計画の説明（省略）

#### ■ みなとぶんかさいの説明（省略）

〔横内委員長〕 みなとぶんかさいは1,524人来たとの報告があった。イベントをやることで、沢山の人が来るということがわかった。

#### ■ 検討資料の説明（省略）

#### ■ 意見交換

〔横内委員長〕 事務局からの説明は、大きく分けると、①検討の狙い、②WFの全体像、③各拠点イメージ、④防災・交通、⑤エリアマネジメントの5つの提案がある。まずは、全体、流れのところについて、次に拠点ごとのイメージについて各地区に分けて、質問、議論頂きたい。

##### （1）全体像について

〔横内委員長〕 みなとまちづくりというのは古い話ではないが、都市とみなとであまり一緒に考えてこなかった。平成に入ってから物流も集約してきて、跡地利用とかそういう話が出てきて、一緒にやるようになった。横浜の事例がこの資料でもたくさんでてくるが、横浜のみなとみらいや神戸のモザイクなど、みなととまちを活用して賑わいを出そうということに取り組んでいる。高度成長前はもっと港とまちは仲が良かったんだけど、それぞれが発展していくようになり一時期関係が悪くなって、今また元に戻ろうとしているところである。清水でも都市とみなとを一緒ににぎわいづくりを考えていこうということである。

〔佐々木委員〕 今まさに先生がおっしゃったように、私が役所に入った平成3年頃ころは全国各地でWFの計画がつけられた。清水の日の出の再開発もこの頃に始まった。昨年ここに赴任して、具体化しているということで、横浜、神戸は代表的だが、清水も課題は色々あると思うが、各地で難しいなかで、全国的に成功事例であると認識している。それをさらに前進させていくということで、横浜や神戸に負けぬようにさらに先進的な事例としてがんばってほしい。

〔横内委員長〕 ここは富士山という景観資源がある。また、客船の誘致もここならではの。横浜の港湾審議会の委員をやっているが、あそこは大型客船が入れなくてとても困っている。大型客船が寄港する際は、ベイブリッジの外側の本牧、大黒ふ頭に着岸し乗客をおろして苦勞している。また平成29年に中部横断道が出てくると、清水は違う表情を持ち始めると思う。WFのまちづくりは、簡単にいえば港湾再開発である。それによって中心市街地へにぎわいを波及させていかないと意味がないと思っている。そういう仕掛けをつくらないといけない。6ページのように江尻から日の出にかけて、大きな絵を描きながら、ひとつずつ現実化する。それにより中心市街地へにぎわいを持っていければと思う。ただ5ページにあるように、タイムスケジュールをどのように考えていくかが大事である。

[西園委員] 県で検討している駿河湾港AP推進計画について簡単に説明する。平成24、25年度の2か年かけて、清水港、御前崎港、田子の浦港の3港の長期構想を定めることを検討している。その中で、清水港の賑わい空間をどのように位置づけていくか、このスケジュールのとおり議論できればと思う。港湾計画についても、この委員会の結果を反映していきたいと県としては考えている。

[横内委員長] とても心強い意見である。

[熱川委員] 2ページ目にLRTと自歩道が書いてあるが、めぐる・つなぐというのが重要だと思うが、市としてはどう考えているか。

[小長谷都市計画部長] LRTの検討会を清水で立ち上げている。これからこのルートで検討していくということで、関係者に集まってもらった。ただし、LRTの具体的なタイムスケジュールはまだ決まっていない。LRTの導入については、賛否両論で様々な意見はあるが、総合的にまとめて早い段階で市長に方針を決めてもらいたい。LRTについては、新清水と日の出だけではなく、静岡都心と清水都心を結ぶという、広域的な人の行き来の視点をもっている。また、LRTなどの公共交通で賑わいを結ぶと言うことに加え、自歩道などにより歩いて結ぶという両面で、これらの計画を位置づけやっいていこうと考えている。

[熱川委員] JR清水駅と静岡中心市街地と結ぶのが重要である。横浜でも市街地と港の交通手段が確立されてにぎわったので、日の出だけではなく、広域的に考えてほしいと思った。

[竹田委員] 賛否両論あるということだったが、静鉄社内でもいろいろな議論がある。実現化に向けては、経済性やどの程度の設備投になるかということ、具体的に考えて行く必要がある。静鉄単体で動けるものではないという感覚。交通事業者としては積極的にこの委員会に意見を出したい。

[熱川委員] LRTだけを言っているわけではなく、他の方法も含め、回遊をいかに進めるか、ということが重要と考えている。

## (2) 江尻地区、自歩道について

[宮城島委員] 江尻から日の出へいく回遊の件だが、今来ているお客さんを見ていると河岸の市のお客さんはほとんど車で来るので、歩いて日の出のほうへ行くというのはイメージがつかない。現状では他の場所を回遊して遊んでいくという人は見られない。自歩道を通して江尻から日の出のほうまで歩いていくのはどうかと思っている。今のところ。

[横内委員長] 自歩道から江尻へ出るところは、港湾道路を渡るため、近いのに行きにくい。快適な空間をつくっていかないと今のままではなかなか歩いて行かないということはある。

[渡辺港湾担当部長] 今、自歩道の話が出たが関連して、9、10ページ。江尻地区で100万人、日の出地区で300万人の来訪者があるということだった。しかし、前回のアンケート結果では、8割強の人が他に立ち寄らずそのまま帰っているという結果だった。両地区の賑わいや地域経済活性化のためには、滞在時間の拡大を目指し、拠点の連結が大事だと思っている。清水港線跡地を拠点のひとつと捉え、中心市街地との回遊を高めていくための社会実験や、調査をしていきたいと考えている。具体的には、花壇やモニュメントの設置、ベンチの配置、イベントの実施、レンタサイクルなどをやってみたい。自歩道は市道なので、自由に、かつすぐにできると考えている。

[横内委員長] 両地区の連結によるにぎわいの相乗効果を考えると、自歩道の使い方、整備の仕方は非常に大事である。また、その他に水上バスで江尻と日の出をむすぶという手段もある。

[大井委員] 水上バスについていえば、既存の船着き場の名前を江尻、日の出から河岸の市前、ドリプラ前に変えた。看板の設置などドリームフェリーが中心になってやっている。便数は少ないが、そういう取り組みをやっている。

[松城委員] 私が今心配しているのは、江尻地区から自歩道へ入るところについて、横断歩道もないところを、朝、学生が自転車で横切っていて危ないことである。柵をしていてもつきっていて、車両交通と輻輳し、事故のもとになる。人が集まった場合、さらにその心配が強い。そのため、自歩道の入り口は閉めてほしいと考えている。歩行者の動線については安全が確保できるよう十分考えてほしい。

[渡辺港湾担当部長] 社会実験は車両通行に支障のないよう土日などに定期的にやっていく。通学の自転車対策については、社会実験で様子を見ながら、対策を考えていきたい。自転車道を別に整備することも考えられる。他局とも連携して考える。

[横内委員長] 接続の仕方は大事なので、そこは社会実験を通じて考えてほしい。自歩道は、気軽に使うためには、抜け道をつくることも大事。端まで行かないと出られないというのでは気軽に行きにくい。また、景観も非常に大きな問題だと考えている。高架橋を見ながら歩くのはしんどい。緑で隠すとか方法はいろいろある。次の問題として考えていく必要がある。

[熱川委員] 10ページの真ん中の静岡清水庁舎前の駐車場敷地は、市有地のはずなので、抜け道の整備を、是非やってほしい。新清水駅とのアクセスも良くなる。

[横内委員長] 江尻地区はいろいろ問題があるが、駅から海が見える場所はなかなかなくて、これだけの都会で、ホームから海が見えるというのは財産である。そこを再認識して、景観も含めて検討してもらいたい。

[西園(県)] 景観の問題に絡んで、津波の関係で、防潮堤の整備というのが喫緊の課題としてあるが、江尻、日の出は防潮堤ラインが整備されていない。高い防潮堤をつくるとなると、景観への影響は避けて通れない。人命財産を守るのは我々の使命であり、JRの駅前ということも踏まえると、特に江尻については、防潮堤ラインを築くという議論が高まることになると予想されるが、それについては意見はどうか？

[松城委員] 防潮堤ラインはぜひ欲しいと思っている。景観といっても、ただ港を見にくくのではなく、港で安心して仕事に従事している環境があって、そういう港の様子を見に来ているということが大事だと思う。そう言う意味で事業者としては防潮堤をつくってほしい。

[熱川委員] 仮に防潮堤をつくるとしたら、せっかく市はちびまるこちゃんをPRしているので、防潮堤のデザインにつかってみてはどうか。

[横内委員長] この場で検討するには重いので、別のところで議論したい。

### (3) 緑地、イベント広場、船溜りについて

[横内委員長] イベント広場、船溜りなど、ここを変えると人の流れがだいぶ変わるのではという提案だと思う。船溜りあたりは大変良い水域である。以前、町みがきトークで来た時、市長から、どうやればWFがにぎわうのかと聞かれた。①陸側から人がくることと、②海から人が来ることと答えた。つまりヨットが来て、沢山の船が浮かんでいるという賑わいをつくると、見に来る人も増えて賑わう。海域にいろんな船を引きこむことが大事である。例えば、横浜の象の鼻で、船のコインパーキングという感じで、ビジターバースを設置する社会実験をやっている。横浜でそれにかかわっている。同様に、ここの船溜まりでビジターバースをやり、折戸からドリプラに食事に寄ったりできるようにならないかと思う。横浜では1年目に3ヶ月やり、2年目には半年の予定が、大変好評で1年間と期間が延長した。3年目ははじめから1年間の予定でやっている。公共の棧橋をビジター用に開放し、当日申し込み可能で、車の駐車料金程度で何時間でも利用可能というようにしている。このようにするとドリプラの集客にも効果があるのではないか。賑わいは、簡単にいえば来訪人数×滞在時間。これの多さできまる。その上でお金を使う。海側からの拠点にもなるように考えてはどうか。

[大井委員] ドリプラには人が来ているが、経営的に十分なほどではない。もっと来てもらわなければならないと考えている。そのためには、ドリプラ周辺の個々の賑わいが強くないといけないと考えている。周辺の目的地がしっかりしていれば、回遊はある程度してくれる。道路整備も大事だが、個々がしっかりできるような、公の協力をしてもらえることがあるといい。例えば、次郎長通りなどに公の資金が入って、よくなると賑わいにも効果が大きいのではないか。他に、ドッグランをやってみるとか、少しずつ大きな力になって行くのではと考える。

[横内委員長] JTBとしては、ここの魅力をどのように捉えるかお聞きしたい。今日みたいな話が進むとどんなイメージを持つか。

[林田委員] 市の委託で、「るるぶ静岡市特別版」のフリーペーパーの製作を進めている。全体を36ページくらいで考えているが、現時点では、清水港は2～3ページくらいで作ってこうと考えている。現在の静岡で外からの来訪者にどれだけアピールできるかということで、清水では清水港地域のドリプラと河岸の市を取り上げる予定である。河岸の市に年間100万人27万台、1日800台、ドリプラ300万人、ほぼ1日1万人。それだけの規模があると、自信をもって紹介できる。ここで、先ほどから議論されている江尻と日の出両地区をつなぐことというのは、とても大事である。船でつなぐことができるといい。休日だけでもそういうのがあると、車や電車で来た人にとっても面白い。そして、日の出も埠頭のほうまで長期計画で整備されパーツが整うと、個々だけでなく全体で魅力が高まり、期待できる。

質問だが、観光交流客数などについて、中活ではどうフォローしているか。

[岡村(商業)] ①居住人口は、7,484人を目指していて、平成19年度の6,715人から平成22年度は6,710人でほとんど変化していない。ただし、再開発地区の居住が100世帯ほど増える予定であるため達成の見込みである。②観光交流客数は、伸びていたため強気に800万人を目指していたが、震災などもあり、平成19年度728万人から平成22年度は672万人に減少している。しかし、最近では、ドリプラのリニューアルやまぐろ館のオープンなどにより回復傾向が見られる。③歩行者通行量は、8,400人を目標としているが、平成19年度に8,394人と下げ止まってからかなり伸びており達成の見込みである。

### (4) 日の出ふ頭について

[斉藤委員] 日の出地区の指定管理を受けている。河岸の市、ドリプラはたくさん集まっているが、

先端のマリンターミナルには人が来ていない。7年ほどやっているなかで苦勞している。11月25日には日本丸が寄港するなど5つのイベントがあり、3つの駐車場が満車になり、違法駐車も出るほど人が来た。なにかイベントあればそれだけ人が来るが、ないと普段は難しい。指定管理者だけでは正直つらい。民間だけでがんばれると望ましいが、できれば、官民でいろいろ考えながら、どんなものをひっぱりきたらいいか、行政がやるようなものも引っ張ってきて、一番奥のマリンターミナルまで人に行ってもらえるようにしたい。

[横内委員長] 10m、20m先でも人を歩かせるのはなかなか大変だが、うまくやれば人が回ると思う。知恵の出し所である。

[荒井委員(代理)] 日の出と直接関係がないかもしれないが、港湾物流の立場で来ているのがちょっと違った視点で発言する。自分は横浜出身で、清水に住んでいる。横浜と清水、静岡を比較して決定的に違うのは、こちらは、江戸の香りが強くすることにある。WF活性化の検討の中で、新しいものを取り入れて利便性を高めるのも良いが、景観を含め、強味を活かして、江戸文化、職人とかを連れてくるとか、そういうことをしてもいい土地柄ではないかと思っている。具体的には、景色、景勝地、富士山、人も、江戸堅気というか、文化を残している。

[横内委員長] 日の出地区全体を考えると、キーテナントということを考えるのも大事ではないか。6号上屋では、御殿場にあるようなアウトレットなどの代替利用を考えると、上屋の広さをうまく活用できる。ポテンシャルはあるため、そういうことも思い切って考えてみてはどうか。キーテナントを誘致出来れば、ドリブラと河岸の市に並び3つ目のタマになる可能性がある。

(5) エリアマネジメントについて  
(特に意見は無し)

#### ■横内委員長のまとめ

[横内委員長] 今日いろんな提案があったが、それをもとにして、具体的に話を進めていく。次の段階として、これらの骨格をより具体的に検討してみると、リアリティが出てくると思われる。いろんな規制がある土地だと、実現には意外と時間がかかる。自分の経験でも、大阪南港の天保山で、70ヘクタールの計画を立てたが、建物が建つまでに10年かかった。やはり周辺整備の調整に時間がかかる。天王洲の浮体式レストランは、3年でできて早いと言われた。釧路のフィッシャーマンズワープは5年かかった。これでも早いと言われた。ただ、釧路は地元の協力がなく、周辺への波及効果が少なかった。小樽運河は、運河に沿って同じ思想で空間整備が広がることで、周辺ににぎわいが波及した。市の支援はほとんどなかったが、地元の協力によりこのようなプロジェクトが実現するということで、地元の協力が重要である。また、そういう場所を選ぶことが大事である。清水の場合、自歩道にその可能性がある。釧路には、そういう周辺へのつながりや動線が無かったので、清水は恵まれている。自歩道を活用し、そこでしっかりつなげていかないといけない。そうしたことを検討しながら、この委員会も第3回目を迎えていきたい。委員会までにまた事務局から各委員へ聞き込みをしてもらいたい。

以上