

清水都心ウォーターフロント活性化プラン（案）

（第3回 清水都心ウォーターフロント活性化検討委員会 資料）

平成25年3月8日

静岡市

清水都心ウォーターフロント活性化プラン

目 次

1. 本プランの作成について	1
1. 1 策定の背景	1
1. 2 策定の視点	1
1. 3 本プランの位置付け	2
1. 4 対象範囲	2
1. 5 対象期間と内容	3
1. 6 「活性化」の取り組み方	3
2. 清水都心ウォーターフロントの現況と課題	5
2. 1 現況	5
(1) 江尻地区	5
(2) 日の出地区	7
(3) 日の出ふ頭地区	9
2. 2 課題	12
2. 3 地区毎の方向性	17
(1) 江尻地区	19
(2) 日の出緑地地区	19
(3) 日の出ふ頭地区	21
(4) 清水港線跡遊歩道	22
(5) まちとみなとをつなげるネットワーク	23
3. 清水都心ウォーターフロントの活性化に向けた基本方針	24
3. 1 活性化実現に向けた基本的な方針	25
(1) 「ウォーターフロント活性化」の考え方	25
(2) 江尻から日の出までの全体目標像	26
(3) 物流機能からにぎわい空間への機能転換の進め方	27
4. にぎわい・交流のための先導的な公共基盤の整備イメージと期待する効果	27
4. 1 江尻地区	28
(1) 賑わい・交流のための空間づくり	28
(2) 期待されるにぎわい・交流への効果	30
(3) 民間経済活動の機会創出	30
(4) 実現に向けた方策・課題	31
4. 2 日の出緑地地区	32
(1) 賑わい・交流のための空間づくり	32
(2) 期待されるにぎわい・交流への効果	34
(3) 民間経済活動の機会創出	35
(4) 実現に向けた方策・課題	35

4. 3	日の出ふ頭地区.....	36
(1)	賑わい・交流のための空間づくりイメージ.....	36
(2)	期待されるにぎわい・交流への効果.....	37
(3)	民間経済活動の機会創出.....	39
(4)	実現に向けた方策・課題.....	39
4. 4	清水港線跡自転車歩行者道.....	40
(1)	賑わい・交流のための空間づくりイメージ.....	40
(2)	期待されるにぎわい・交流への効果.....	41
(3)	民間経済活動の機会創出.....	42
(4)	実施にあたっての課題.....	42
5.	全体的な推進に向けてさらに検討が必要な視点.....	43
5. 1	防災・安全の確立.....	43
5. 2	交通・アクセスの充実.....	43
5. 3	港の空間・資源を活かした観光コンテンツの開発.....	45
5. 4	WF活性化を推進するエリアマネジメント（地域関係者の連携）体制の必要性.....	46
(1)	清水都心WF活性化におけるエリアマネジメント体制の必要性.....	46
(2)	清水都心において考えられるエリアマネジメント組織の構成.....	46
6.	今後の進め方.....	47
6. 1	取組みの全体像.....	47
6. 2	実現に向けた進め方.....	48
(1)	4地区の重点的な取組みについて、事業可能性を具体的に検討していく。.....	48
(2)	港湾計画上の対応.....	48
(3)	臨機応変な状況への対応.....	48
(4)	民間開発投資の呼び込み.....	48

《参考資料》

1. 県・市の関連計画等
2. 清水ウォーターフロントに関するアンケート調査
3. 現況調査の詳細
4. 公共空間・基盤の整備イメージ

第3回委員回での追加内容

1. 本プランの作成について

1. 1 策定の背景

「清水港」と「中心市街地」が一体となって形成された「清水都心地区」は、第2次静岡市総合計画（2010→2014）において、「港まち文化を活かした国際交流拠点」と位置付けられ、「世界に輝く「静岡」の創造」のために重要な役割を担っています。

静岡市では、これまでも、この「清水港」という重要な地域資源の活性化について、右図にあるような様々な取り組みを行ってきましたが、近年は、「物流機能の立地再編」、「地域観光への関心の高まり」などの社会環境の動向をふまえ、改めて清水都心のウォーターフロントを中心に、「はたらく港」に「たのしむ港」の要素を加えていくため、「みなと」・「まち」全体を視野に入れた本格的な検討の機会が求められています。

そこで、静岡市では、港湾所在都市として、清水都心ウォーターフロントの活性化のあるべき姿について、調査検討を実施すると共に、官民関係者からなる検討の機会を設け、その推進・実現方策を示すため、本プランを策定することとしました。

1. 2 策定の視点

本プランの策定に当たっては、以下の3つの視点を重視しています。

■「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します

■地区・分野間の連携による厚みのある魅力づくり

- ・中心市街地および港湾周辺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す
- ・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す

■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ます
- ・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す

1. 3 本プランの位置付け

「(仮称) 清水都心ウォーターフロント活性化プラン」は、静岡市の将来像を示す「第2次静岡市総合計画」や、都市づくりや清水港に関する方向性を含んだ「静岡市都市計画マスタープラン」、「清水港ビジョン」、「静岡市都心地区まちづくり戦略」、「静岡市清水地区中心市街地活性化基本計画」などに基づきながら、清水都心ウォーターフロント活性化の実現化方策について考え方を示したものです。

また、清水港全体の方向性については、港湾管理者である静岡県において「清水港港湾計画」や「駿河湾港アクションプラン」などを策定し、取り組みを進めています。

そこで、今後、本プランの内容については、静岡県、さらには民間を含めた関係主体とも連携し、関連する計画との整合性を図りながら、具体的な取り組みの実現を図っていきます。

1. 4 対象範囲

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に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周辺に焦点を当てています。

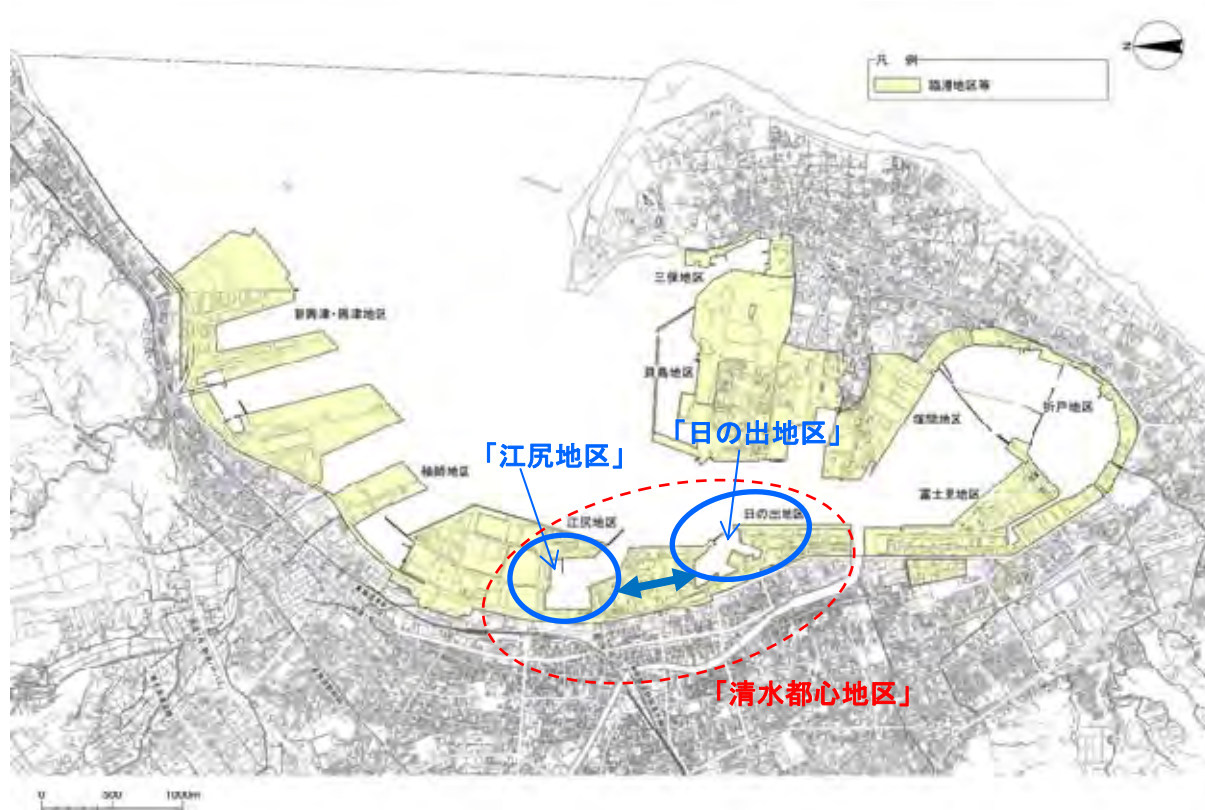


図 検討対象範囲

1. 5 対象期間と内容

清水都心ウォーターフロント活性化は、ソフト・ハードを含めて、すぐにでも具体的に取り組むことが求められている。また、平成 29 年に中部横断自動車道の供用が予定されていることなども踏まえると、具体性のある短期的（5年程度）な達成目標の提示が求められます。

長期的な計画や方針については、県・市の関連計画（総合計画や港湾計画、都市計画）がある。そこで、それらの長期的な方向につながることを意識しつつ、本プランにおいては、現在、先導的に着手していくべきアクションについて明らかにしていくことに力点を置いています。

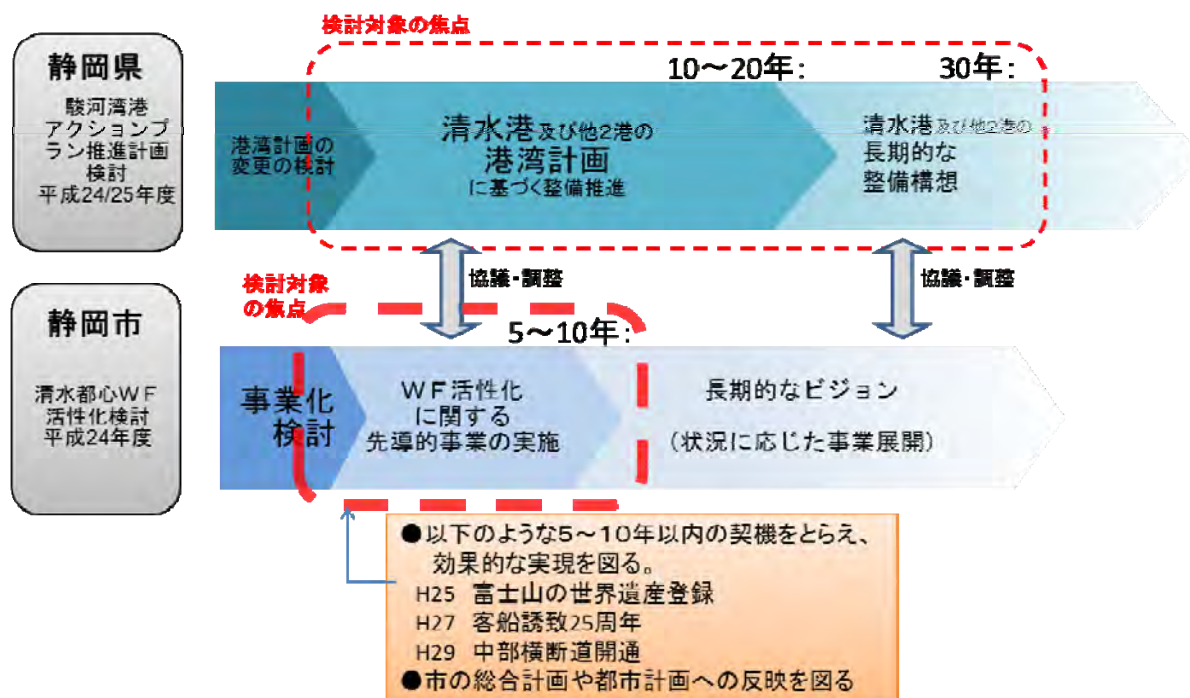


図 対象期間と内容

1. 6 「活性化」の取り組み方

清水港のウォーターフロントの活性化については、関係主体が多様なため、下記の留意事項を意識しつつ、検討を進めるものとします。

- 「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、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。

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・イベント開催)	イベントやソフ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

図 「活性化」検討に関する分野・主体のイメージ

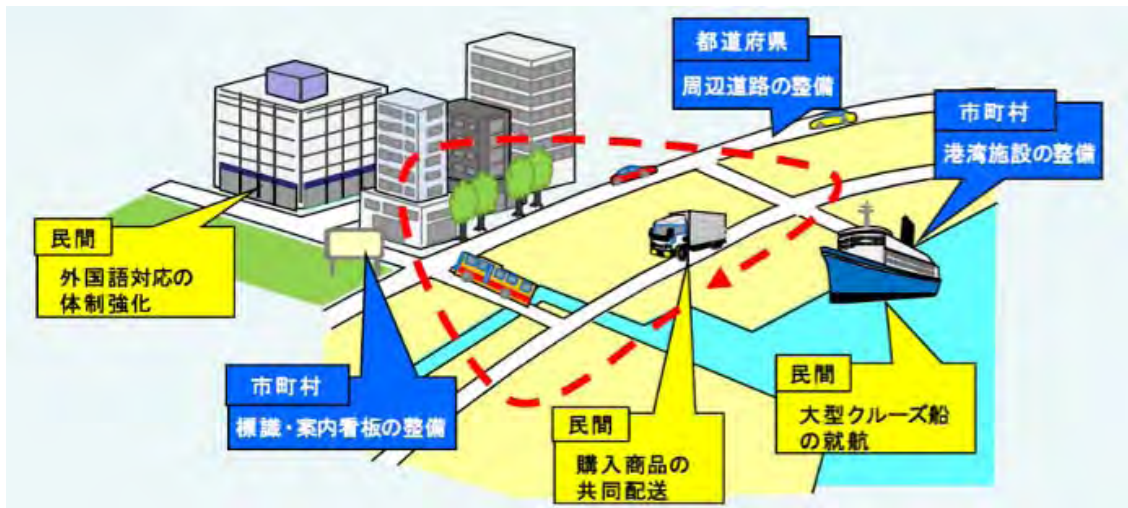


図 官民関係主体が連携した活性化取り組みイメージ

国土交通省「官民連携による地域活性化のための基盤整備推進支援事業」説明資料より

2. 清水都心ウォーターフロントの現況と課題

2. 1 現況

(1) 江尻地区



《マリパーク及び船溜り周辺》

①ペDESTリアンデッキから水域をみる



②水上バスの発着所



③-1 市場前面の岸壁（北方向）



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。



休憩をとるために立ち寄ったヨットの係留風景

【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憩したり、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。

(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



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



④合同庁舎前から市街地方向をみる



【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囲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人が休息している。
- ・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) 日の出ふ頭地区



《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。

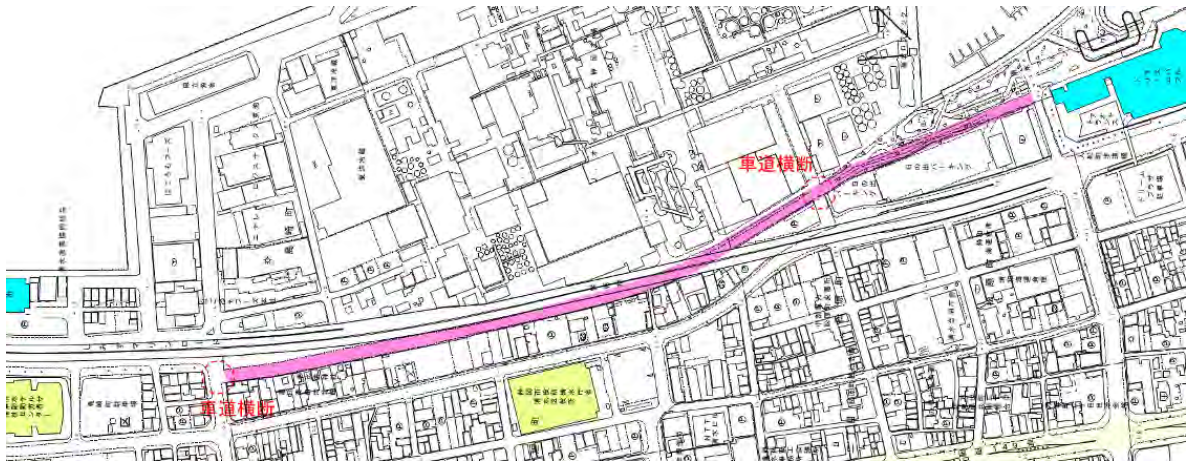
【水際線の利用状況】

- ・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



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



【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箇所の計2箇所のみ。これとは別に市街地に通じる道が1箇所ある。

2. 2 課題

前述の清水都心ウォーターフロントの魅力とその魅力を活かすポテンシャルの活用状況等を踏まえた、清水都心ウォーターフロント活性化に向けた課題は、次のような点に集約できる。

① 異なる性質をもつそれぞれの水域の魅力の活用が不十分

一規模や形状、立地している水際の施設等の性質の異なる4つの水域がありながら、水域の魅力が十分に活かされていない



開放的であるが、雑然とした水域利用



海側に背を向けて立地する施設（水際を活用すれば、より水辺らしいにぎわいが形成できる）

② 既存の緑地や広場の空間が雑然とし、水域との一体感が不足



広さはあるが、来訪者には活力・魅力を感じにくい水域

③ 既存の緑地や広場の空間が雑然とし、水域との一体感が不足

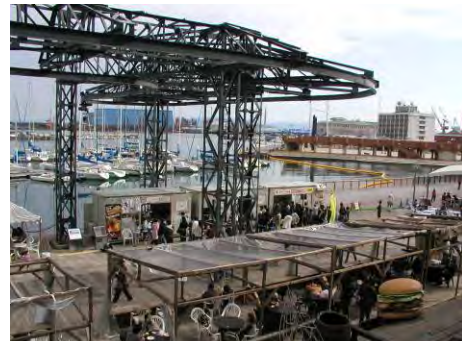
—良好な水域が広がっているが、水際線背後の広場や緑地が細かく区切られていたり、駐車場等が点在したり、雑然とした利用となっている



入り組んだ園路、点在する駐車場、老朽化した倉庫等が緑地空間内にあり雑然としている
(ドリプラ北側の緑地(左)、ドリプラ南側の緑地(右))



イベント時以外の賑わい・憩いの創出が望まれる



イベント時に水際を有効に活用していない(水辺を意識した配置、イベント内容が望まれる)

④ 背後市街地とつながりや、既存交通機関との接続の不足

—中心市街地や鉄道駅等が近接しているが、港との接続が十分でない
—背後の街中から港へ向かう動線(道路)や案内版等がない、あるいは街中から港を感じる場所が少ない等、港と街のつながりが弱い



植栽や老朽化した倉庫等により、港(船溜り)への見通しが遮られる



JR 清水駅から河岸の市へは、ペDESTリアンデッキではなく、臨港道路を横断して利用する

⑤ 個々の施設（あるいは地区）間のつながりの不足

- ーにぎわいの核となる施設や地区間の動線が弱く、またふ頭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
- ー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



業務車両等が利用するドロプラとマリンターミナルを結ぶ道路



利用者が少なく、暗くて危険なイメージのある臨港線跡遊歩道



フェリー利用者以外の利用促進が望まれる清水マリンターミナル

⑥ 歴史や文化施設等、清水港ならではの資源の活用が不十分

- ー港及びその周辺には近代清水港の面影を残す施設が点在しており、現在もなお、利用されている施設などもある。将来的にはこれらを活用し、にぎわい空間を広げていくことが望まれる



港の歴史を伝える石積倉庫(左:むき出した石造り、右:建ち並ぶ様子)の活用



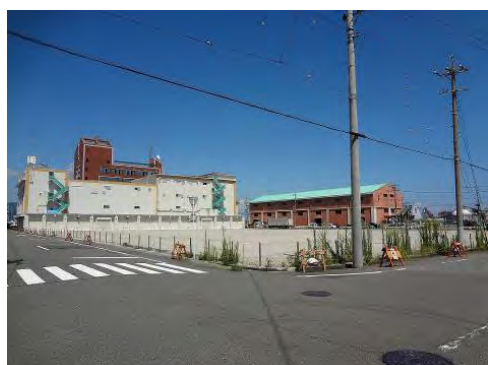
臨港線跡地空間の活用



テルファークレーンの活用

⑦ 老朽化、工場閉鎖等に伴う空き地の未活用

一日の出地区及び日の出ふ頭地区内には、施設の移転や老朽化等に伴って、利用できない施設やその跡地等が増えてきており、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



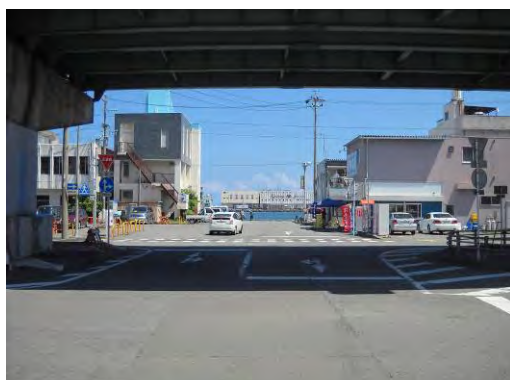
老朽化した上屋(4号、5号上屋)

⑧ 現状の漁港機能、物流機能の混在

一江尻地区や日の出地区に集客施設等が立地してきているものの、周辺のふ頭や物揚場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への一般車両、あるいは車両と歩行者との棲み分けが望まれる

一集客施設に近接した水域においても、漁船や貨物船等が係留されており、混在した水域利用となっている

一なお、「混在」を「マイナス」と見るばかりではなく、適切にすみわけ、共存させることで、「漁業」や「物流・産業」を「見せる」観光資源として活用するという考え方も大切である



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



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



集客施設のすぐ側に貨物船が係留している
(河岸の市前面)

2. 3 地区毎の方向性

清水都心ウォーターフロントの現況や課題をふまえ、ウォーターフロントとしての活性化を図るために、機能や空間の異なる「江尻地区」、「日の出地区」、「日の出ふ頭地区」と、江尻地区と日の出地区をつなぐ空間として「清水港線跡遊歩道」を加えた計4つの地区、そして、「まちとみなとをつなげるネットワーク」、に分けて今後必要と考えられる方向性を示します。

(1) 江尻地区

- ・江尻漁港とそれを取り囲むエリア。陸域は、河岸の市や魚市場が立地する部分とする。

(2) 日の出地区

- ・日の出地区のドリプラ前面の水域とそれを取り囲むエリア。陸域は、緑地が整備された部分から、ドリプラまでとする。

(3) 日の出ふ頭地区

- ・日の出地区の船溜りと日の出ふ頭及びそれを取り囲むエリア。陸域は、マリンパーク（イベント広場）、東洋製罐跡地、古い倉庫群、日の出ふ頭、その周辺範囲とする。

(4) 清水港線跡遊歩道

- ・江尻地区と日の出地区を結ぶエリア。



図 検討対象範囲のエリア区分

(1) 江尻地区

【方向性1】水辺を意識した物販・飲食施設等、水辺空間の形成

- ・水域越しの景観や、建物の内外での見る・見られるの関係など、水辺を活かした空間規模に基づくにぎわいが可能な水辺空間を形成する

【方向性2】駅からの徒歩アクセスを考慮したエントランス空間の確保

- ・駅側から海側の視線の抜けをつくり、視覚的なつながりを確保するとともに、徒歩で来訪する人へのエントランス空間を確保する
- ・清水駅から直接海側に渡れるアプローチにより、物理的なつながりを確保する

【方向性3】日の出地区、中心市街地との連続性の確保

- ・中心市街地の商店街側へのスムーズな動線を確保する
- ・清水港線跡自歩道からのアクセスを明確に確保する

【方向性4】船舶の係留等による漁港機能を活かした水域利用

- ・駅からの近接性を活かした海上バスの発着所の確保
- ・船での来訪者のためのビジターバースの確保
- ・漁船等の船舶の係留や動きのある水辺によるにぎわいの形成

【方向性5】災害発生時にも対応できる避難施設兼立体駐車場の確保

- ・飲食・物販施設に相応しく、災害発生時にも対応できる避難施設の適切な配置

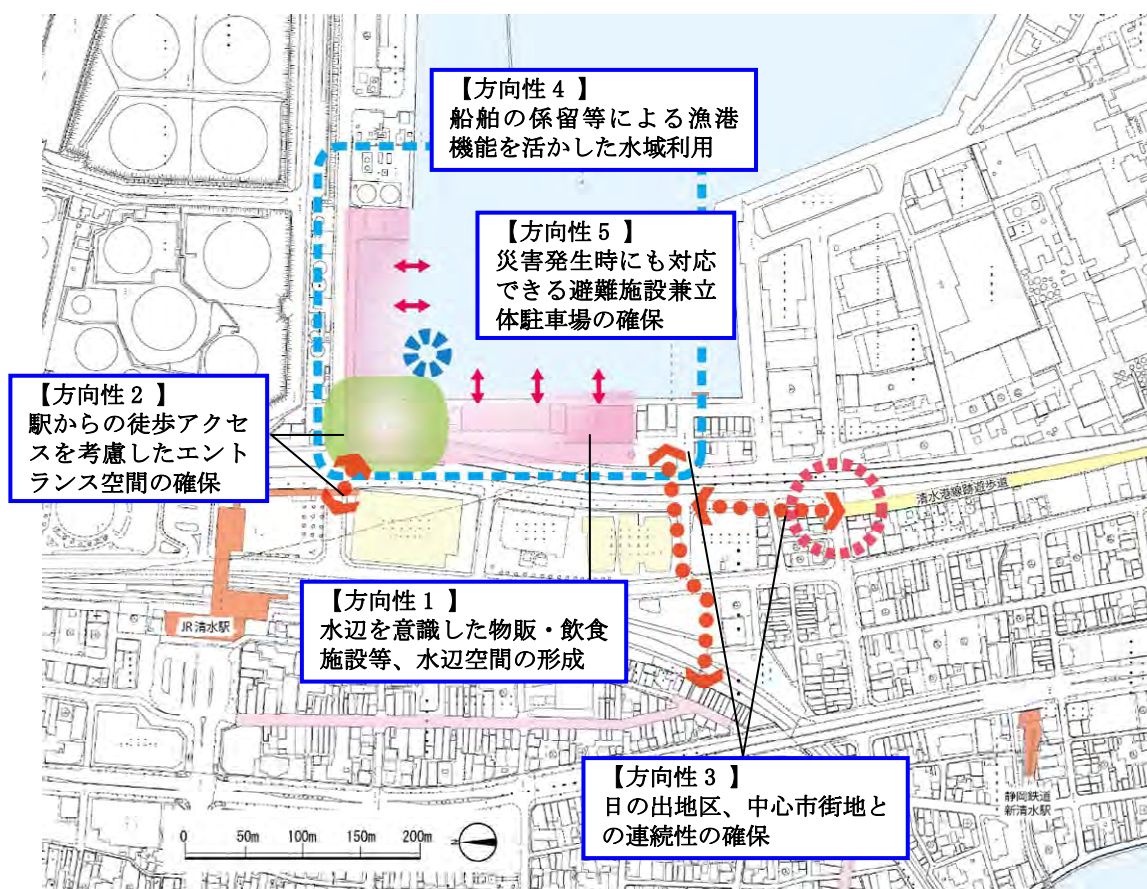


図 江尻地区の活性化に向けた方向性

(2) 日の出地区

【方向性1】既存緑地を再編し一体感と連続性の創出

- ・既存の遊歩道や緑地を改良し、視覚的・物理的なつながりに配慮した水域と一体感のある水辺空間を形成する

【方向性2】ふ頭地区との歩行者動線の連続性確保

- ・城郭背後の緑地、民有地、駐車場を再編し、船溜り・ふ頭方面と連続性のある空間を創出する

【方向性3】市街地との回遊性向上

- ・市街地からのアクセスに対するエントランス機能の強化や、ランドマーク、サイン等の仕掛けにより「海や港」と「まち」のつながりを意識させ回遊性の向上を図る

【方向性4】既存施設を活用した賑わい機能の強化

- ・既存の緑地空間や施設の活用手法やイベント手法の検討、テルファークレーン等の歴史的資源のネットワーク化等のソフト面からの賑わいの活性化、機能強化を図る

【方向性5】航行船舶の景を活用した水域のにぎわい形成

- ・水上バス発着所をドリプラから見通しの良い場所に移設し、利便性を高める

【方向性6】港を意識させる国道沿いの景観向上

- ・港のエントランス空間を意識した沿道環境の整備を図る
- 【方向性1】既存緑地を再編し一体感と連続性の創出

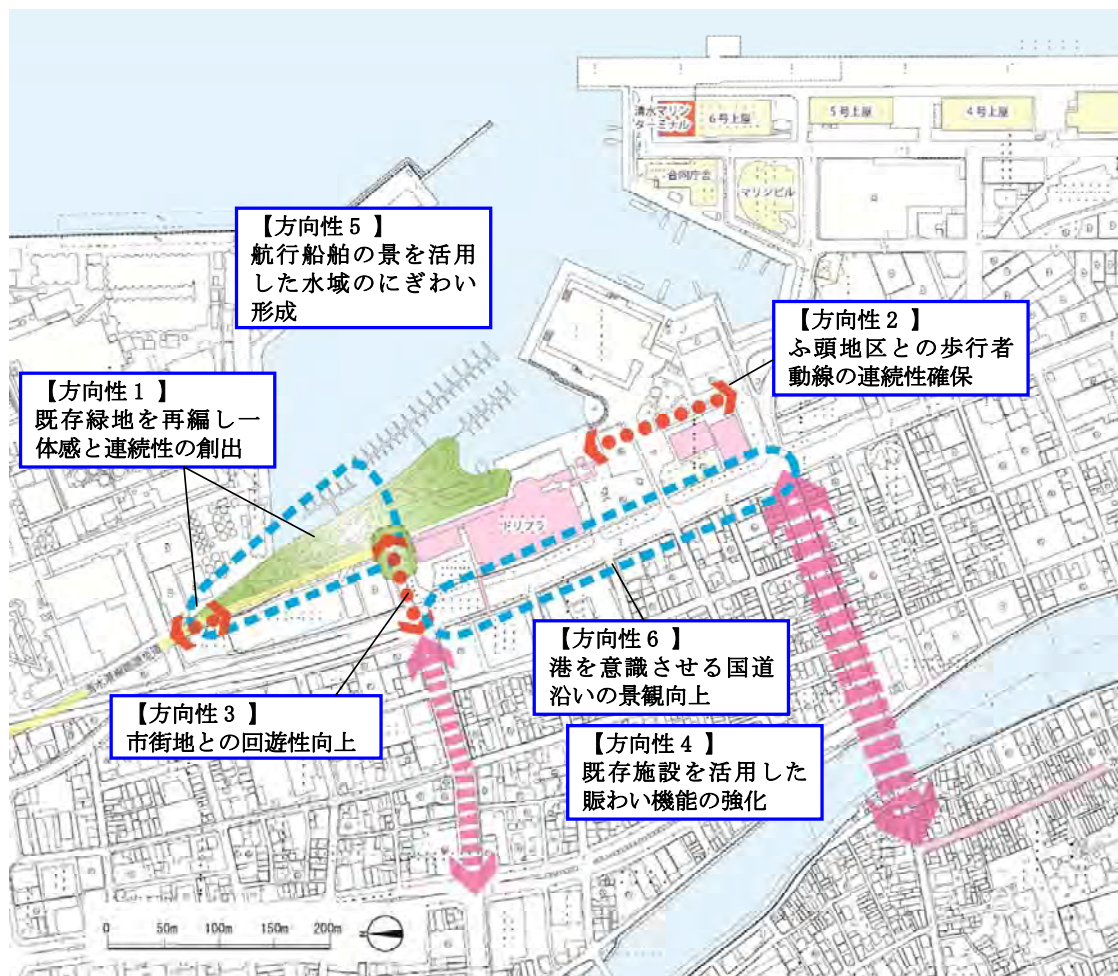


図 日の出地区の活性化に向けた方向性

(3) 日の出ふ頭地区

■方向性1：緑（地）や広場と水域が一体となった居心地のよい水辺空間の形成

【方向性 1-1】城郭等の再編による開放的で、使い勝手のよい水辺空間の形成

- ・清水マリニパークの城郭、駐車場、既存緑地等を再編し、ドリプラ等周辺施設から眺められる開放的な水辺空間を確保する
- ・港内における各種イベントや催し物にとって使いやすい空間を形成する

【方向性 1-2】多様な船舶の係留や航行船舶による港らしさのある水域の形成

- ・船溜まりにおいて、官庁船等をはじめ多様な船舶の係留によって港らしい空間の形成を図るとともに、水上バス利用者の利便性を向上させるため、現在、水域内にある遊覧船等や発着機能の再配置を検討する（水上バス：エスメール日の出付近、遊覧船：マリニパークの先端部）
- ・背後からの見通しの軸線（道路）上に、レストラン船等の係留や、港内にある官庁船等の多様な船舶の係留により、港らしい活気のある空間を形成する

■方向性2：港を意識させる空間の形成

【方向性 2-1】誘導サイン等による港への動線の確保

- ・港へ通じる道路は、背後、中心市街地から通じる明確な港への軸線として位置づけ、誘導サイン等による動線を確保する

【方向性 2-2】港のエントランス空間の形成

- ・駐車場や既存の倉庫等の建物等の撤去・再配置などにより、街中から港・水辺へ見通しを確保できるエントランス空間を形成する

【方向性 2-3】石積み倉庫の活用

- ・倉庫機能の利用低下等に応じて、将来的に、戦前（昭和初期）に造られた石積み倉庫の転用を図り、港の面影のあるアトリエ、商業空間を形成する

【方向性 2-4】港を意識させる国道沿いの景観向上

- ・港のエントランス空間を意識した沿道環境の整備を図る

■方向性3：周辺資源との連携強化

【方向性 3-1】ドリプラと清水マリニターミナル間の連携強化

- ・歩行者を主体とした空間（ふ頭利用車両の進入禁止等）を形成し、ドリプラと清水マリニターミナル間の連携を強化する
- ・ウォーターフロントの緑地内を快適に移動する補助交通手段として、循環バス、ベロタクシー、レンタサイクルなどを効果的に活用する

【方向性 3-2】臨港線跡を活用したプロムナードによる石積み倉庫群との連携

- ・臨港線跡地の遊歩道やサイクリング等のプロムナード化を図り、石積み倉庫群等、周辺資源との連携を強化する（将来的には巴川を渡り三保までつなげる）

■方向性4：海の玄関口としての高質なターミナル空間の強化

【方向性 4-1】6号上屋のにぎわい機能への転用による、ソーラス制限区域の縮小

- ・清水マリニターミナルに隣接する6号上屋の倉庫機能を移転等により廃止し、客船歓待機能の充実、多目的イベント活用を図る空間として転用する
- ・このことにより、SOLAS条約による立ち入り制限区域の縮小を図る

【方向性 4-2】公共交通ターミナル、駐車場（フェリー、来訪者）等の交通機能の確保

- ・上屋の利用廃止が予定されている4号、5号上屋や未利用である東洋製罐跡地を、検討中のLRTやバス等の交通ターミナル、船溜まり周辺の再編に伴う駐車場等の受入れ場所として活用する

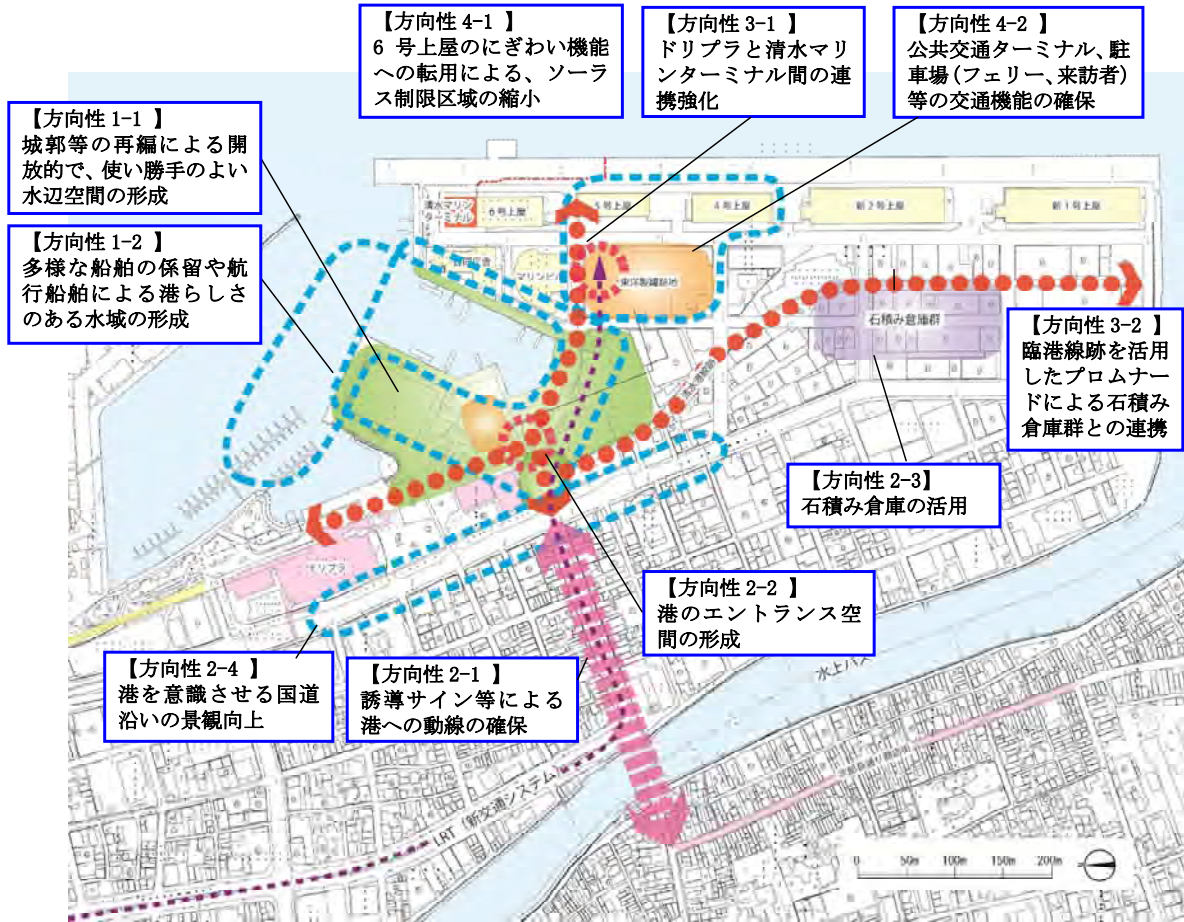


図 日の出頭地区の活性化に向けた方向性

(4) 清水港線跡遊歩道

【方向性1】江尻側の連続性の確保

- ・江尻地区の遊歩道の起点と江尻地区や清水駅との間をスムーズにアクセスできるよう、ファニチャーや植栽による連続性を確保する

【方向性2】にぎわいや憩いの雰囲気演出

- ・歩道、自転車道の区分する分離帯に緑陰をつくる常緑樹の植樹を行う。
- ・沿道側に向け活動する店舗の誘致や、たまりとなるポケットパークなどにより、通行中ににぎわいや憩いの雰囲気を演出する

【方向性3】周辺との連携の確保

- ・市役所、静鉄新清水駅等、中心市街地との連携等、遊歩道と周辺のつながる通路の確保と拡大を図る

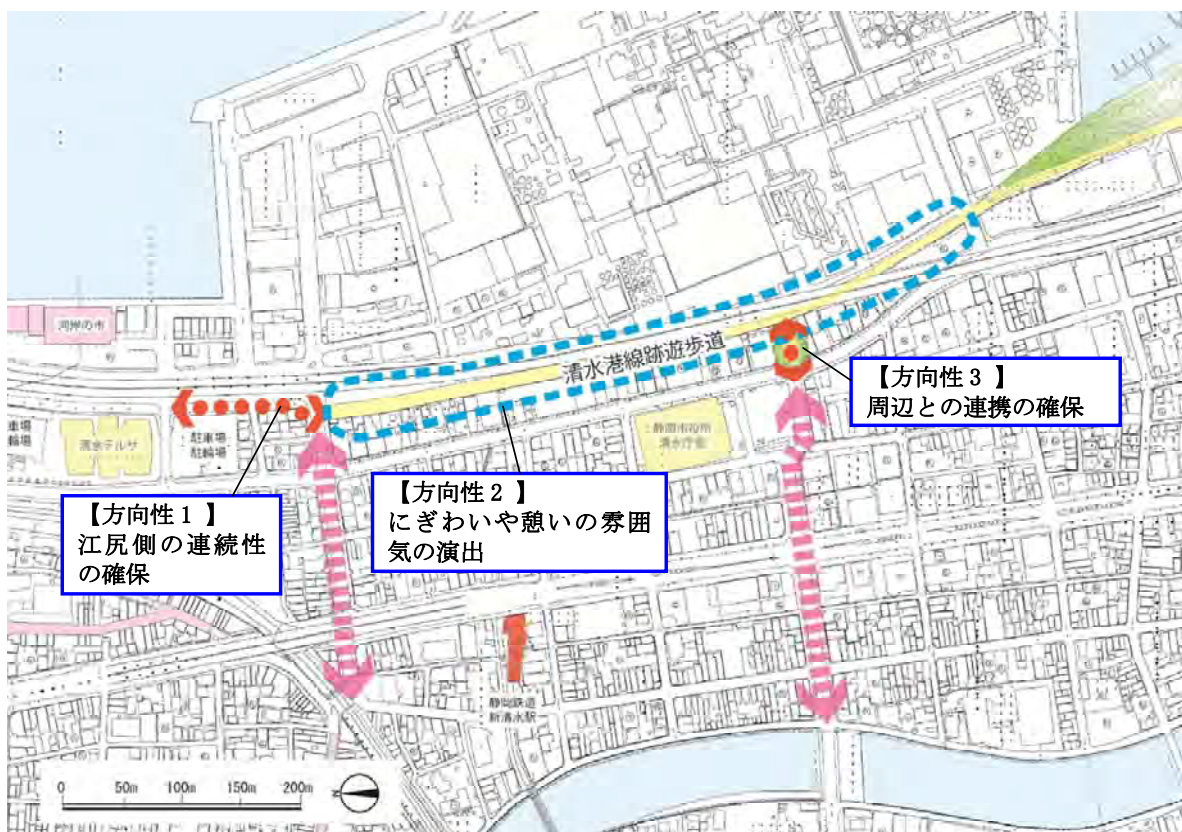


図 自歩道の活性化に向けた方向性

(5) まちとみなとをつなげるネットワーク

【方向性1】LRT、水上バスなどの中心市街地と水辺の連携のための交通網整備

- 水上バスやLRTなど新たな交通網の整備により、複数の交通手段を整備し、選択可能な状況をつくり、中心市街地との連携の強化を図る

【方向性2】分かりやすい歩行者動線の確保

- 港沿いの歩行者動線への案内サイン整備やファニチャーや植樹の統一により連続性を確保する
- 商店街や駅と港をつなぐことを意識し、既存の道路における港への誘導サイン整備や、十分に動線が確保されていない箇所には新たな動線を整備することにより、歩行者動線の連携を図る

【方向性3】市街地と水辺の相互流動の創出

- ホテルと観光施設の連携、産業観光の提供等、市街地と水辺を相互に流動する仕掛けの創出を図る

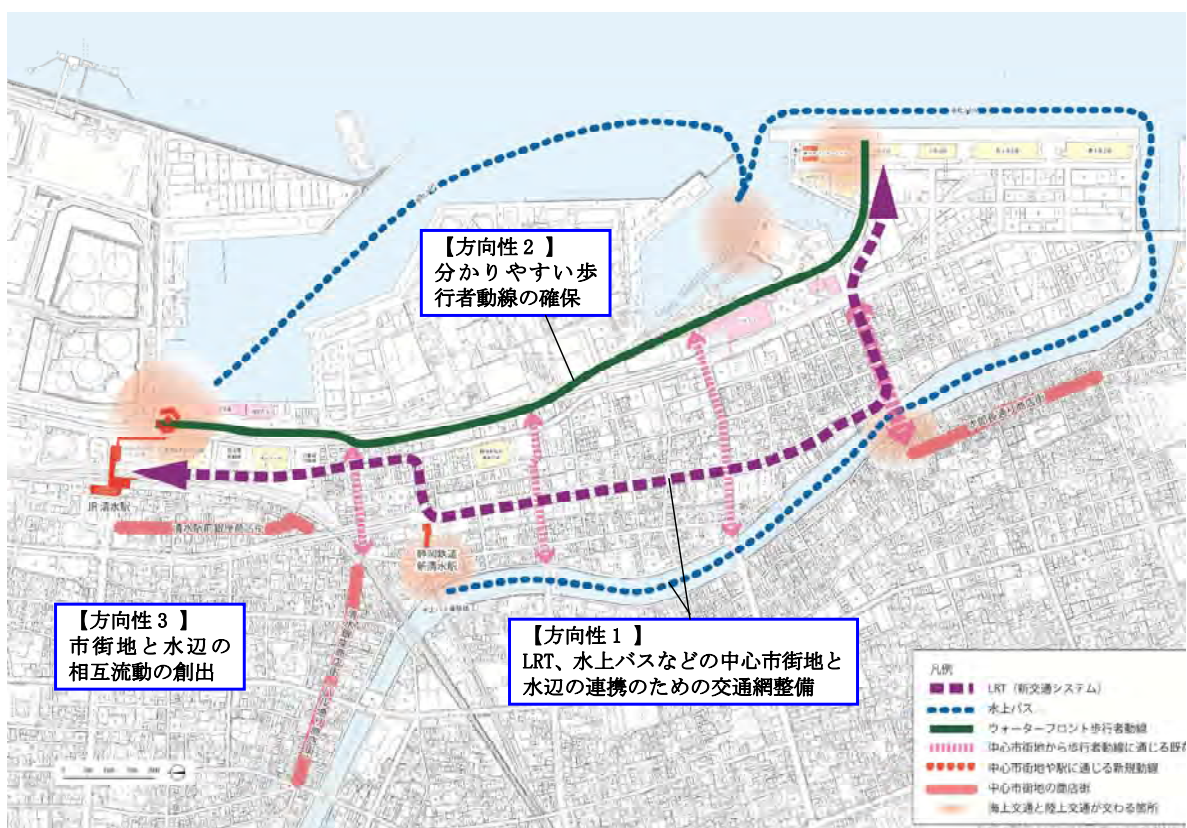


図 全体のネットワークに向けた方向性

3. 清水都心ウォーターフロントの活性化に向けた基本方針

3. 1 活性化実現に向けた基本的な方針

(1) 「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て、本プランにおいて、「(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」ことを重点目標として掲げ、目指していくこととします。

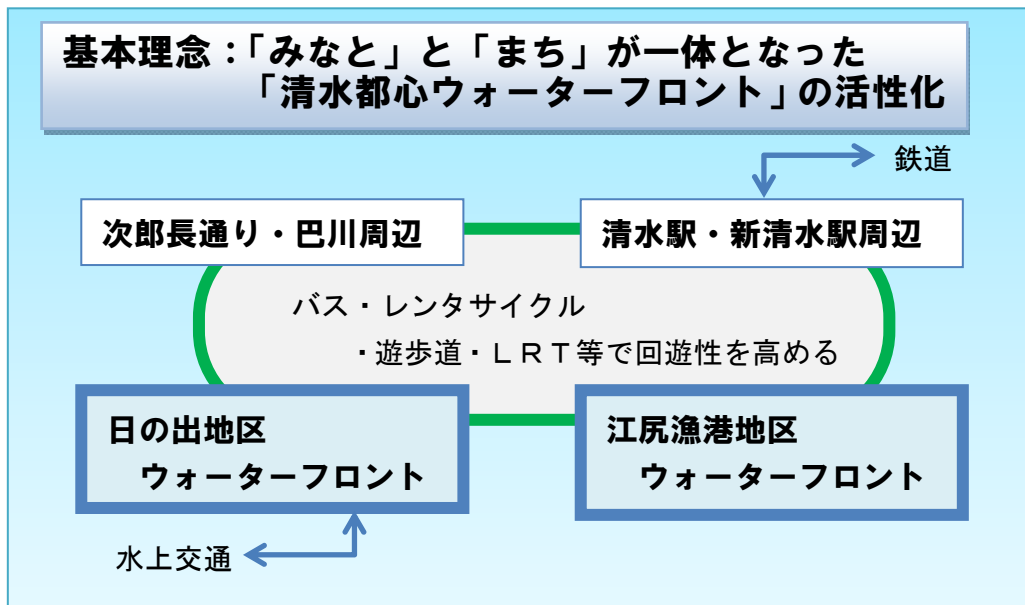


図 「みなと」と「まち」が一体となった「清水都心ウォーターフロント」の形成イメージ

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



図 目指すべき清水都心ウォーターフロントと重点目標

(2) 江尻から日の出までの全体目標像

重点的に取り組む「江尻地区から日の出地区の異なる魅力の拠点とそのつなぎ方」は、具体的には、下図のように示すことができます。これにより、江尻～日の出地区の都心ウォーターフロント全体において、さまざまな種類の「にぎわい」を楽しむことができます。

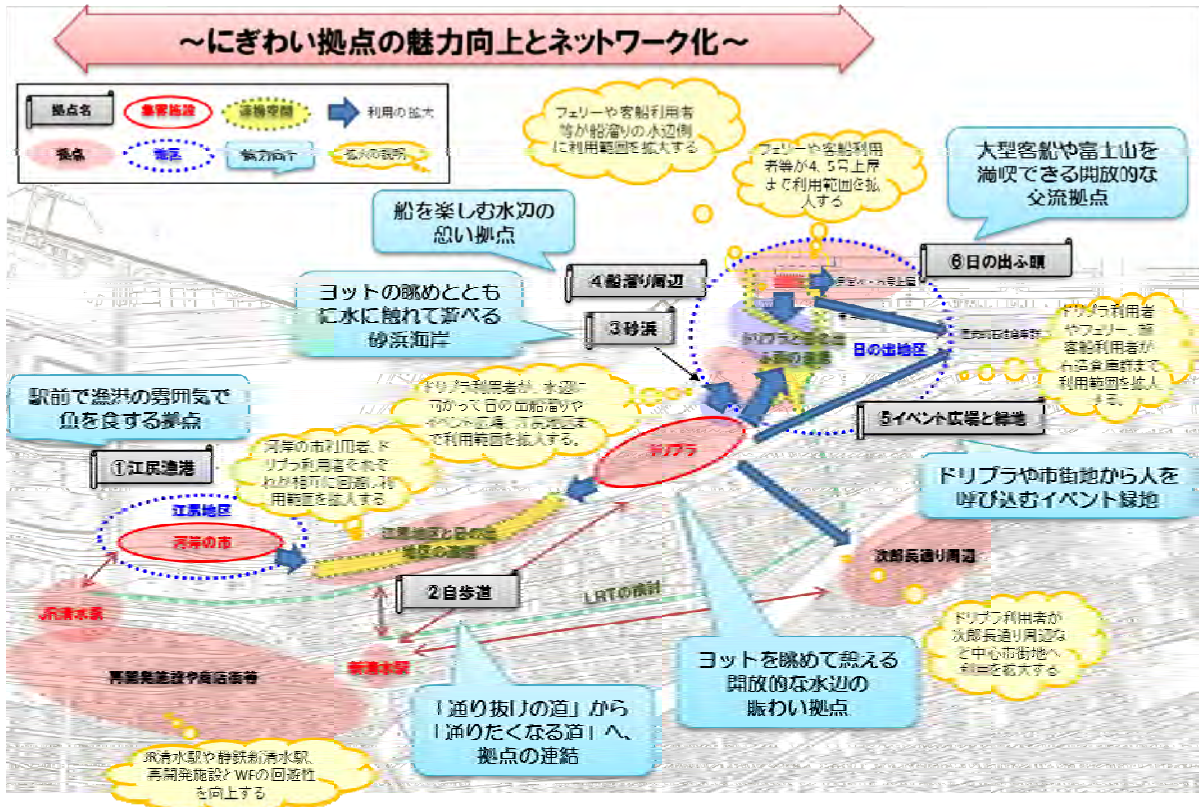


図 重点目標のネットワークイメージ



図 清水都心ウォーターフロントでターゲットとする「にぎわい」の種類

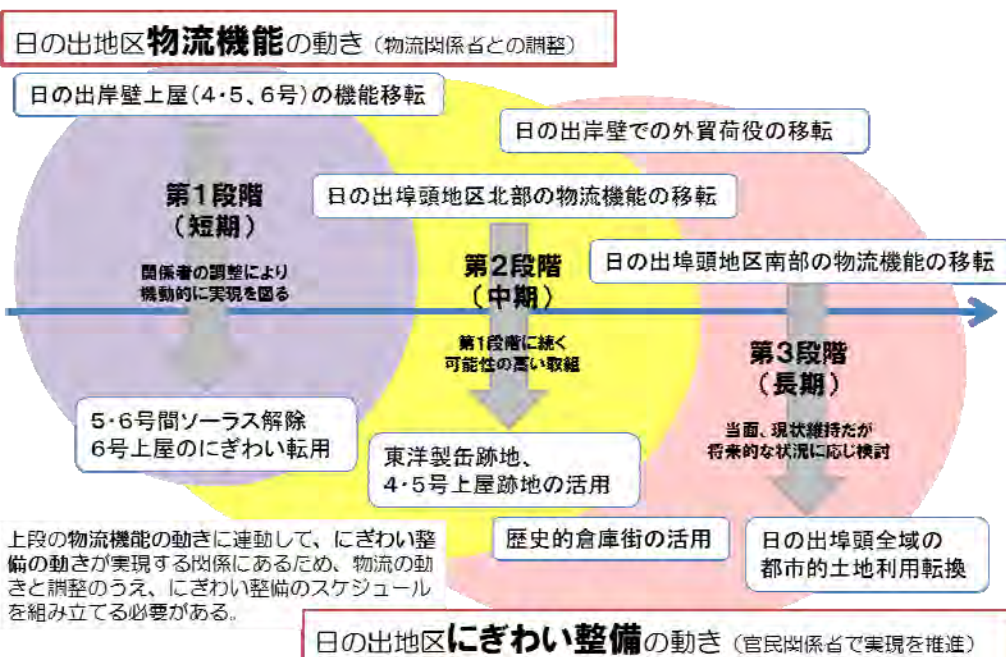
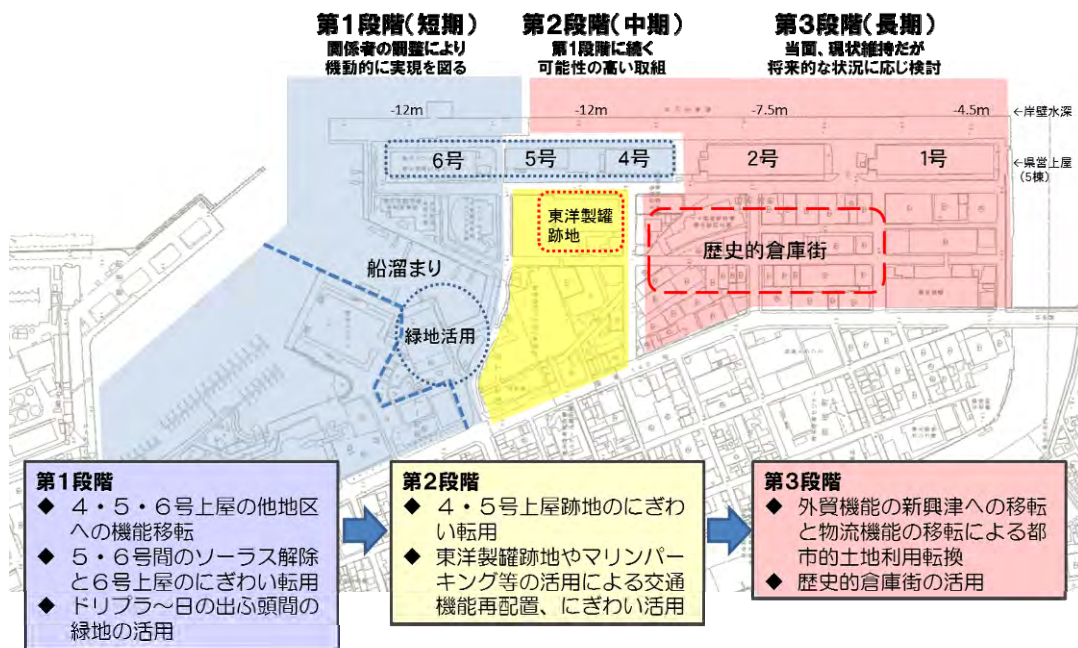
(3) 物流機能からにぎわい空間への機能転換の進め方

ウォーターフロント活性化を進めるうえでは、従来、物流機能として港を支えてきた空間を状況に応じて、にぎわい・交流の空間として転換していくことが必要となります。

特に、日の出地区は、徐々に物流産業機能を終える土地が見られる一方で、現在も物流機能が稼働している街区も見られ、当面は、地区全体で一度に機能転換が進むものではなく、港湾緑地やフェリーターミナルなどがある、北側の地区から、転換が進むものと考えられます。

物流活動とにぎわい空間が混在することは、相互にとって望ましくないため、下図のような段階的な機能転換の考え方を関係者で共有していくことが必要です。

こうした整理をした上で、本プランにおいては、まず先導的に達成されるべき「第1段階（短期）」の実現に焦点を当てることとします。



4. にぎわい・交流のための先導的な公共基盤の整備イメージと期待する効果

ここでは、3章の基本的な方針に基づいて、各地区ごとにどのような基盤整備が考えられ、どのような効果が期待されるのか、現時点で考えられる案を示します。

実現化には、整備コストや法的制限の確認や利害の調整などがさらに多角的な精査も必要ですが、ここに示した案が、今後、より具体的な検討の材料になることが期待されます。

4. 1 江尻地区

(1) 賑わい・交流のための空間づくり

①歩行者デッキの延伸

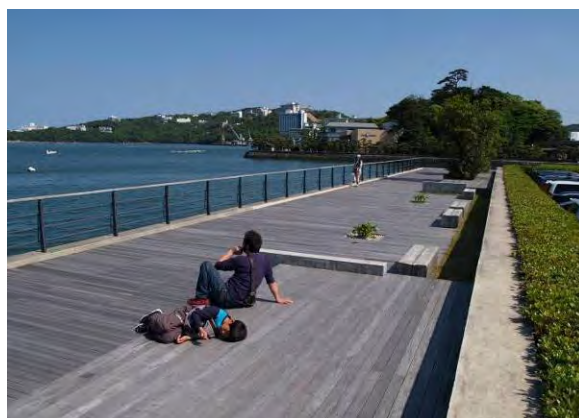
- ・駅の歩行者デッキを江尻漁港側に延伸し、道路の横断をスムーズに行うようにする。

②水際のプロムナード化

- ・水際を舗装整備し、水辺のプロムナードを整備する。
- ・照明、転落防止柵などの付帯施設を設置する。
- ・プロムナードにウッドデッキを敷設し、ベンチや緑地などの機能をさらに追加し、プロムナード空間の快適性を高める。



植栽により駐車場とプロムナード空間を分離



海側の眺望を阻害しない透過性の高い手すり床材とベンチにウッドデッキを使用し統一感演出

③水上バスの移動、ビジターバースの設置

- ・既存の水上バス乗り場は、駅側から建物の陰になり分かりにくいところにある。
- ・水域を有効に活用するために、水上バス乗り場を移設し、利用しやすくする。



ビジターバースのイメージ。図面上は、20×2mの浮棧橋で片側2～3隻係留可能となっている。

④埋立の整備

- ・港湾計画に示された埋立が実施された場合を想定した整備案として、緑地や避難ビルとしての機能も付加した立体駐車場の整備などが考えられる。
- ・時期については、明確になっていない。

⑤立体駐車場の整備

- ・埋立にともない、不足する駐車場の増設（立体駐車場）を検討する。
- ・立体駐車場を整備する場合は駅からの海への眺望を阻害しない配置とすることが望ましい。

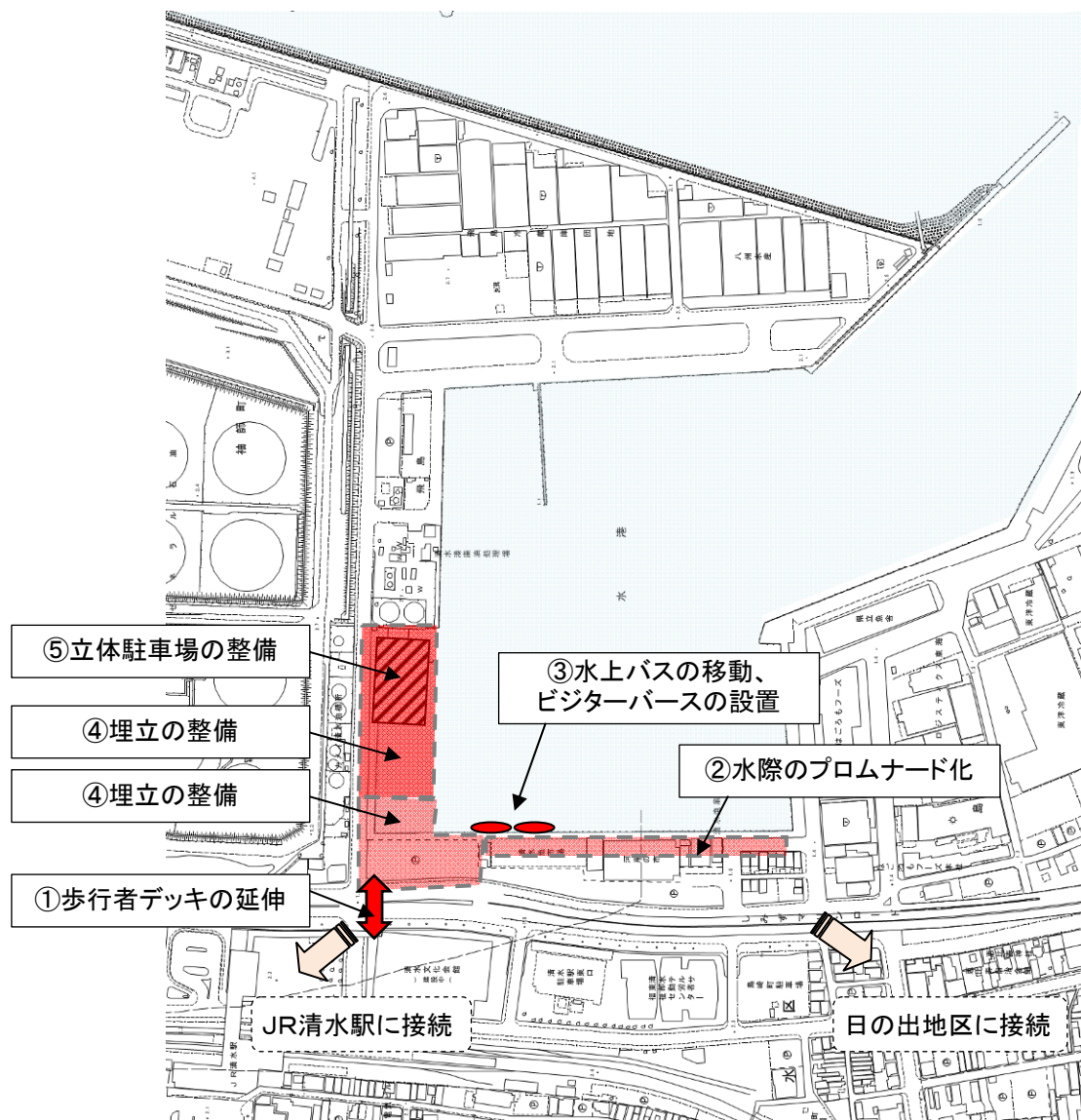


図 江尻地区の賑わい・交流のための空間イメージ

(2) 期待されるにぎわい・交流への効果

① J R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

- ・ J R清水駅と物理的につながることで、マリナートやテルサを含む江尻地区の拠点の回遊性の向上とそれによる来訪者数の増加

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

- ・ 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り、水辺空間の魅力が増加し、休憩や食事などに来訪者の増加

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

- ・ プロムナードや水上バスの発着場が駅側に整備されることで、滞留人口が増加し、商業施設の海側にもベンチや開口部等の設えによる賑わいの展開
- ・ 将来的には、建家の建て替えなどの時期に合わせて、河岸の市などの商業施設が、商品等の搬出入に使用している海側出入口を一般客用として、海側に賑わい空間を創出



殺風景な護岸部→建物が海側に正面を向くよう変化してくると、水辺のにぎわいがさらに生まれる

④週末等の交通混雑の解消

- ・ 現在ピーク時には駐車場が不足し、来れない人もあったが、埋立と駐車場の整備に自家用車での来訪者の増加
- ・ 立体駐車場とすることで、災害時の避難ビルとしての機能を付加し、安全性を確保

(3) 民間経済活動の機会創出

(1) の空間を整備していくことにより、例えば、以下のような民間経済活動の機会創出が期待されます。

- ① 河岸の市・マリナート等での集客の増加（駐車場の強化や水辺公共空間の充実）
- 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

(4) 実現に向けた方策・課題

①歩行者デッキの整備

- ・整備の主体や事業手法等の検討が必要である。
- ・整備期間中の使用不可能な駐車場の代替地が必要である。

②民間油槽所前の埋め立て

- ・現在、一部の漁船等の給油や係留が行われていることから、埋め立て等を行うには事前に調整が必要である。

③河岸の市事業者、漁業者の協力

- ・物揚場のプロムナード化は、それだけでは魅力的なプロムナードにはならないため、河岸の市や魚市場などの施設と歩行者導線の誘導、案内などについて連携して考える必要がある。

4. 2 日の出緑地地区

(1) 賑わい・交流のための空間づくり

①水際のプロムナード化、滞留空間の整備

- ・水際の空間（人工海浜周囲、船溜まりエプロン部）に仮設のパラソル・ベンチを設置、ケータリングカーの駐車スペースを確保する。
- ・現状の遊歩道（エプロン部と背後道路の間）に照明、ベンチを設置する。植栽で滞留スペースと動線を分離する。



水際への仮設のパラソル・ベンチの設置



植栽により動線と水辺空間を分離

②水域の利用再編

- ・水域に突き出た物揚場（船溜まりのどこからでも眺められる位置）にウッドデッキ等による滞留可能な空間を配置、前面に水上バスを移設する。
- ・水域の利用を再編し、市街地からも見える（エスパルス通りの軸線上）位置にレストラン船等を誘致する。
- ・船溜まりにプレジャーボート用のビジターバースを整備する。



滞留空間に面した水上バス乗り場



レストラン船の誘致

③緑地の再編

- ・水域が見通せる見通しのよいフラットな緑地を基本に、植栽により、視線の一部誘導、アクセントを付ける。

- ・ドリプラ前から船溜まりおよび日の出ふ頭につながる動線を確保する。
- ・市街地から水辺にいたる連続的な動線を舗装整備し、水辺に溜りとなるスペースを設ける。
- ・城壁広場の先に見える富士山への眺めの軸を確保する。
- ・夜間利用をよび安全確保のため、動線および水域への軸線、水辺を照らす照明を配置。緑地内や、水辺では、日中の水域への眺めを阻害しないよう、フットライトで対応する。



見通しのよい緑地と遠景の取り込み



市街地から水辺への軸線の確保

④ 利便施設の配置

- ・建屋（チケット売り場、トイレ、待合施設）を緑地の周縁に水域側に向けて整備
- ・人工海浜周辺に、人工海浜利用者むけの手洗い、足洗い場を整備
- ・津波からの避難施設にもなる階段広場を整備。



水辺に向かって開いた建屋



津波避難施設

⑤ 次郎長堤の活用

- ・次郎長堤を保存し、休息しながら自然に次郎長堤が眺められるよう、一体的に休憩場所や建屋を配置するなど次郎長堤を活用する。
- ・次郎長堤より北側のかつては海であった場所の舗装を変えて変化を付けるなど、清水港発祥の地としての記憶を継承する。

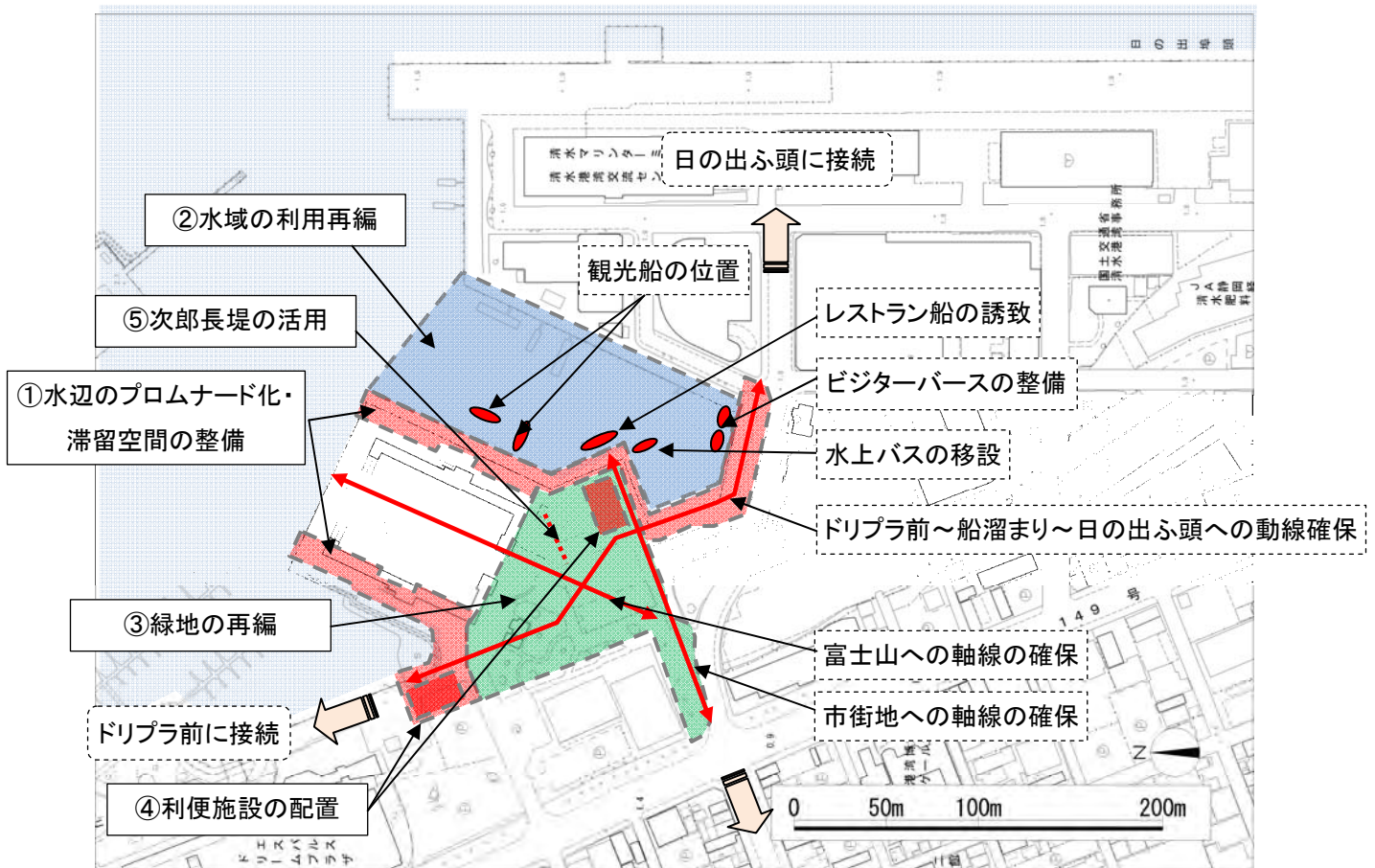


図 日の出緑地の空間づくりイメージ

(2) 期待されるにぎわい・交流への効果

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

- ・市街地との結節点において、市街地にはない水辺の魅力を活かした賑わい拠点を創出することで、市民生活に新たな潤いの付加、来訪者数の増加
- ・城郭広場の一体整備と、広場を活かしたイベントの開催などによる、観光客の増加

②水辺の賑わいと商業活動への波及

- ・水辺に新たな賑わいを創出する一方、ケータリングカーや緑地内に商業活動を誘致することで、商業活動を展開するチャンスの拡大
- ・水辺の再整備により、現在水辺に背を向けている周辺商業施設が、建て替え時期に合わせ水辺を向き、更なる水辺の魅力向上と、商業活動への波及効果（集客力の向上）

③清水都心 WF の回遊性の向上（特にドリプラ～マリンターミナル）

- ・ドリプラ前から日の出ふ頭までを結ぶことで回遊性が向上し、来訪者数の増加が期待される。これにより、ドリプラやその他近辺の商業施設への来訪者増、消費増

④夜間の賑わいスポットの創出

- ・夜間照明を設置することで、これまでに無かった夜間の人出の取り込み

⑤清水港発祥の地としての記憶の継承

- ・埋もれている次郎長堤を適切に保存することで、清水港発祥の地であることの記憶を継承し、歴史的価値を付加することでの来訪者増

⑥水上バス、遊覧船事業の活性化

- ・緑地利用と水上バス、遊覧船の発着場を一体的に計画することで、水上バスや遊覧船事業の活性化

(3) 民間経済活動の機会創出

(1) の空間を整備していくことにより、例えば、以下のような民間経済活動の機会創出が期待されます。

- 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の展開
- ②船溜まりの水面利用として、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

(4) 実現に向けた方策・課題

①緑地整備に必要な未取得用地の取得

- ・日の出緑地を効果的に活用するためには、中央部に立地する民地の活用が必要である。民地の買い上げを行う必要がある。

②レストラン船、ケータリングカー等の誘致

- ・水辺の活用にあたって、飲食等の機能を付加することは効果的である。レストラン船やケータリングカーを誘致することが必要である。

③水域利用の再編

- ・水域の利用を再編し、レストラン船の誘致やビジターバースの設置、水上バスの移設を行うにあたっては、官庁船など、現在の水域利用者の協力、調整が必要である。

④津波からの避難経路の確保

- ・東海地震では、発生から5分程度で津波の第一波が到達すると予測されている。水辺において賑わいを創出する上で、津波からの避難経路を確保は重要である。
- ・水辺からより遠くに避難することが有利である。緑地内に避難施設を設けるにしても、ドリプラなど、背後のより安全な避難施設に避難できる経路を設けることが有利である。他の施設との調整が必要である。

⑤緑地背後の商業施設の水辺空間の取り込み

- ・日の出緑地に隣接する商業施設は、現状では海側に出入口がないなど、背を向けている状況である。建て替え時期など、将来的に商業施設が海側を向けて立地しやすいよう、緑地のデザイン等にあたっては調整を行う必要がある。

4. 3 日の出ふ頭地区

(1) 賑わい・交流のための空間づくりイメージ

① 6号上屋の利活用

- ・ 6号上屋の南側の上屋として利用している部分について、テナントを誘致し、商業施設あるいは飲食店舗として利活用を図る。
- ・ 前面はオープンカフェなどに利用する。

② 4号、5号上屋の解体、更地化

- ・ 4号、5号上屋は、物流機能が移転したのち、解体し、更地にする。
- ・ 暫定的に、イベント時などに駐車場等に利用することが考えられる。恒久的な利活用については、周囲の東洋製罐跡地の活用などもふくめた一体的な検討が必要である。

③ エプロン部の植栽及び照明の整備

- ・ 夜間でも賑わいスポットとなるよう、照明を設置し利用時間の拡大を図る。

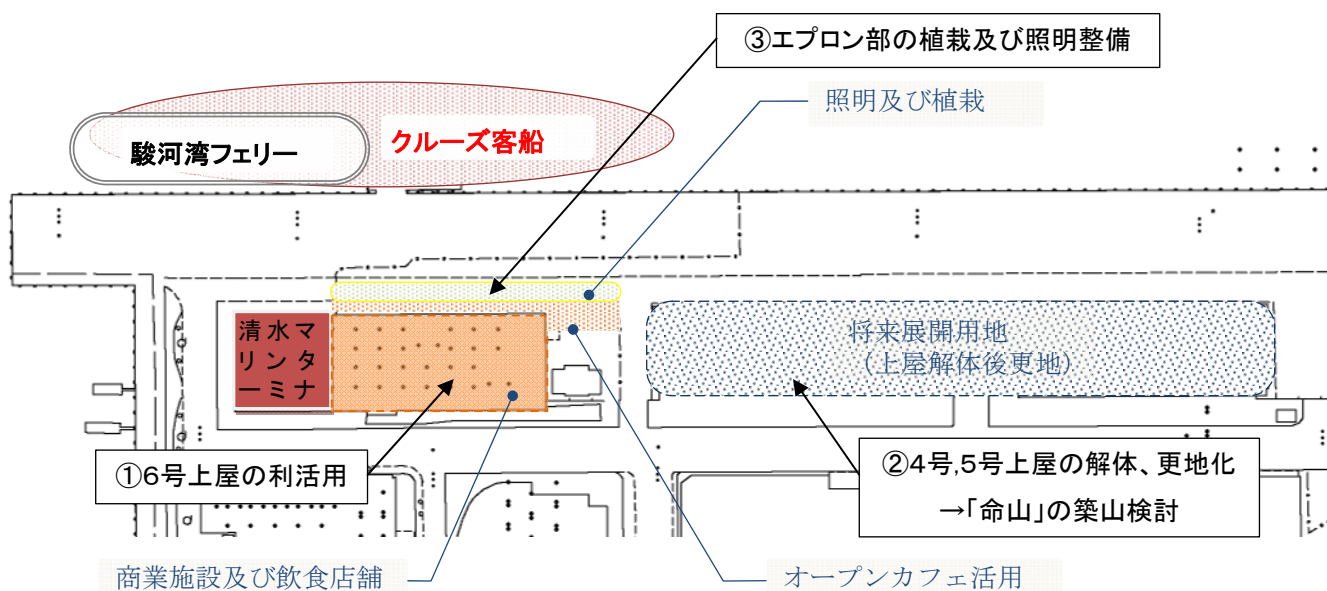


図 日の出ふ頭の賑わい・交流のための空間イメージ

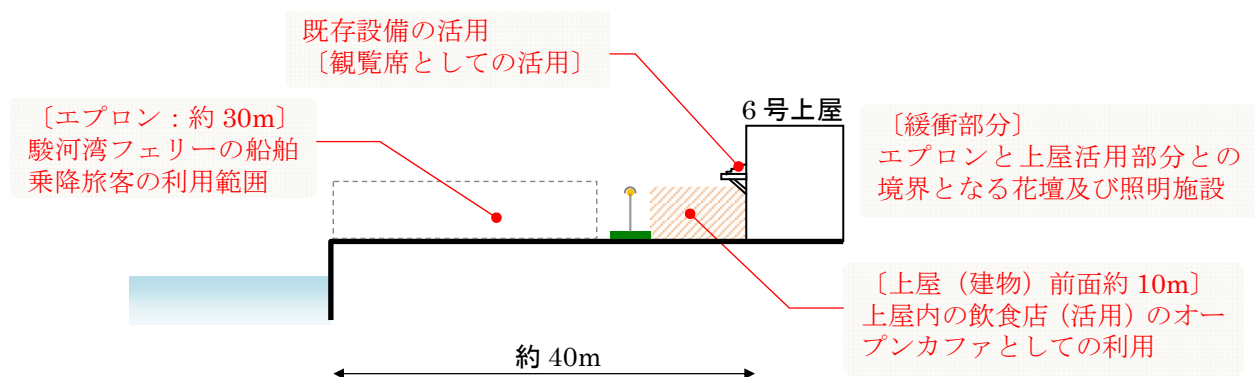


図 日の出ふ頭の賑わい・交流のための空間イメージ(断面イメージ)



海側に面してオープンテラスの飲食店が立ち並ぶ様子

(2) 期待されるにぎわい・交流への効果

①日の出ふ頭に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

- ・回遊性の向上とそれによる来訪者数の増加（+ α との消費効果）」

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

- ・ドリプラ～マリンターミナル間の人の往来が増加による、周辺の遊休施設（5号、4号上屋、東洋製罐跡地、臨港鉄道跡、古い倉庫などへの関心）の利用促進

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

- ・民間事業者による上屋内部や前面でのカフェ等の運営やイベントの実施などによる来訪者の増加とにぎわい空間の創出

④フェリー利用者等に対する利便性の向上

- ・これまでフェリー利用者や客船利用者などが待ち時間にターミナルを利用する際に、食事や買い物をする場がないとの苦情が聞かれたが、商業施設の運営による苦情の解消

表 活用イメージ

施設等	活用内容（イメージ）	備考
<p>6号上屋 (2,056 m²)</p>	<p>【公募による活用を想定】 商業施設（1店舗） ⇒インテリア⇒ギャラリー、ブティック ⇒イベントスペース</p>  <p>飲食施設（1店舗） ⇒カフェ、土産物</p> 	<p>広島港宇品3号倉庫における出店事業者：インテリア（約1,300 m²）</p> <p>小名浜港さんかく倉庫のイベント</p>
<p>6号上屋前面 (約10m×10m)</p>	<p>上屋活用事業者による利用を想定 ⇒オープンカフェ ⇒マルシェ等のマーケット</p> 	<p>門司港レトロ</p>
<p>5号岸壁 (480m×約30m)</p>	<p>エプロン部のカラー舗装</p> 	<p>神戸港高浜ふ頭</p>

(3) 民間経済活動の機会創出

(1) の空間を整備していくことにより、例えば、以下のような民間経済活動の機会創出が期待されます。

- 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

(4) 実現に向けた方策・課題

①県・市・民間が連携した上屋の利活用の事業組み立て

- ・にぎわい機能等へ利活用を図る場合、上屋の所有者は港湾管理者（静岡県）となっていますが、にぎわい創出を地元関係者と連携して進めていくために、いったん、静岡市が静岡県から施設の貸付を受け、静岡市が上屋の利活用に関する公募を行い、公募事業者の利用料を徴収し、県に借用料を支払う、という方法が考えられます。そこで、今後、関係者で、適切な実現化に向けた検討を進めていくことが必要である。

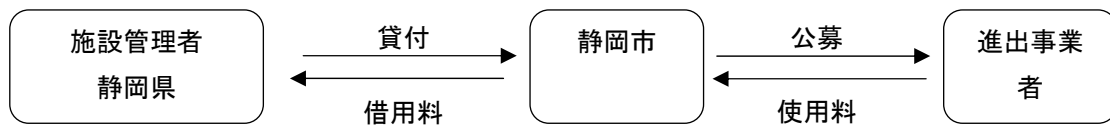


図 6号上屋の利活用の事業スキームの一例

②利活用用途に応じた耐震性の確保

- ・上屋の活用においては、耐震性についてのチェックが必要である。静岡県「静岡県が所有する公共建築物の耐震性能に係るリスト」によれば、6号上屋（清水マリナーターミナル多目的上屋）についての耐震ランク（前述）は「Ib」と耐震性能がよい建物であるが、「継続仕様の可否は、被災建築物応急危険度判定士の判定による」とされているため、その事前チェックが必要である。

③フェリーを利用する車両動線と歩行者動線の整理

- ・フェリー利用を担保しつつ、にぎわい空間の創出を図るため、フェリーを利用する車両交通と歩行者動線の整理が必要である。

4. 4 清水港線跡自転車歩行者道

(1) 賑わい・交流のための空間づくりイメージ

①緑化や休憩場所、イベント空間の整備

- ・休憩施設、自転車・歩道の分離帯への植栽の整備により、利用者が快適に利用できる空間とする。

②交通動線の整理

- ・江尻地区との接続部は、車両と歩行者、自転車走行者がともに安全に通行できるよう交通動線を整理することで、利用環境を改善し回遊性を高める。

③街中とも往来できる路地の整備

- ・中心市街地側の路地を街中の動線と連動して整備することで、利用環境を改善し回遊性を高める。

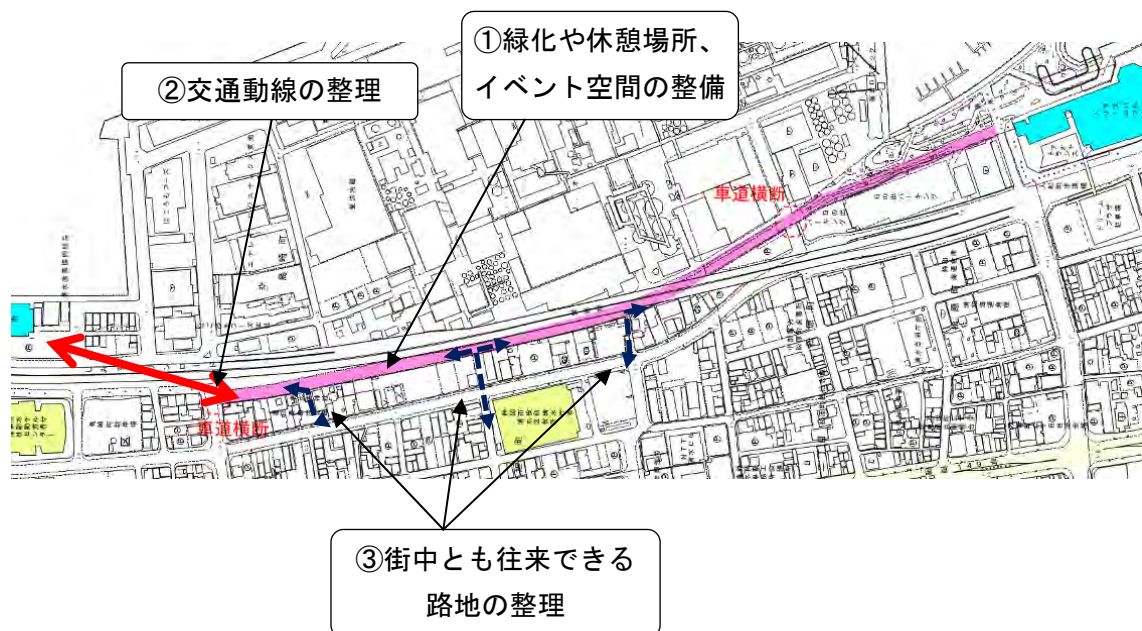


図 自歩道の賑わい・交流のための空間イメージ



図 多くの人々が利用する歩行者空間のイメージ

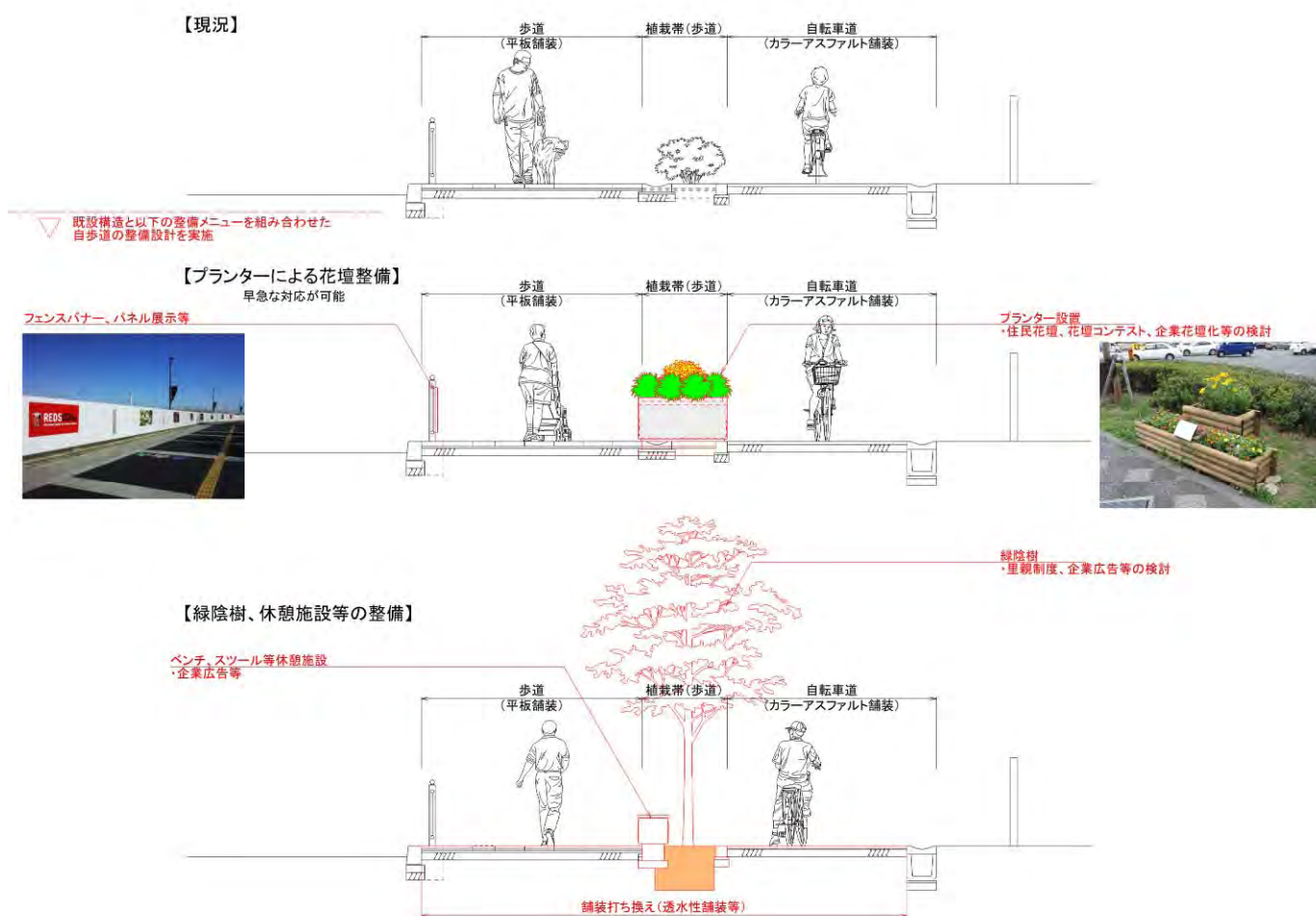


図 自歩道の賑わい・交流のための空間イメージ（断面イメージ）

（２）期待されるにぎわい・交流への効果

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

- ・緑化や休憩場所の整備、充実を図ることによるイベントの開催機会や利用者が増加
- ・江尻、日の出地区の回遊性の向上

②管理・運営への市民や企業の参画

- ・日常的に利用する機会が増えることで、植栽の管理、運営や清掃等に市民や企業等が参画

③自歩道側を向いた建物・土地利用（カフェ・店舗など）

- ・利用者が増えることで、沿道の建物が自歩道側に開口部を設けるなど、新たなにぎわい空間の創出する土地利用の展開



沿道にカフェや店舗が立地した場合、複数の店舗の軒先空間を活用してオープンカフェにして、にぎわいを演出する。

(3) 民間経済活動の機会創出

(1) の空間を整備していくことにより、例えば、以下のような民間経済活動の機会創出が期待されます。

- 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

(4) 実施にあたっての課題

①江尻地区との接続部

- ・河岸の市から遊歩道・日の出方面への歩行者動線の検討
(観光と産業環境の隣接地区での安全面でのすみ分け)
- ・横断歩道、信号の設置等に関する関係主体との調整
- ・社会実験等による利用状況の確認

②通り抜け路地の設定

- ・市街地側に抜道が1カ所しかなく、しかもわかりにくいため、沿道の公共用地や神社境内等を活用し、複数の通り抜け路地の創出の検討

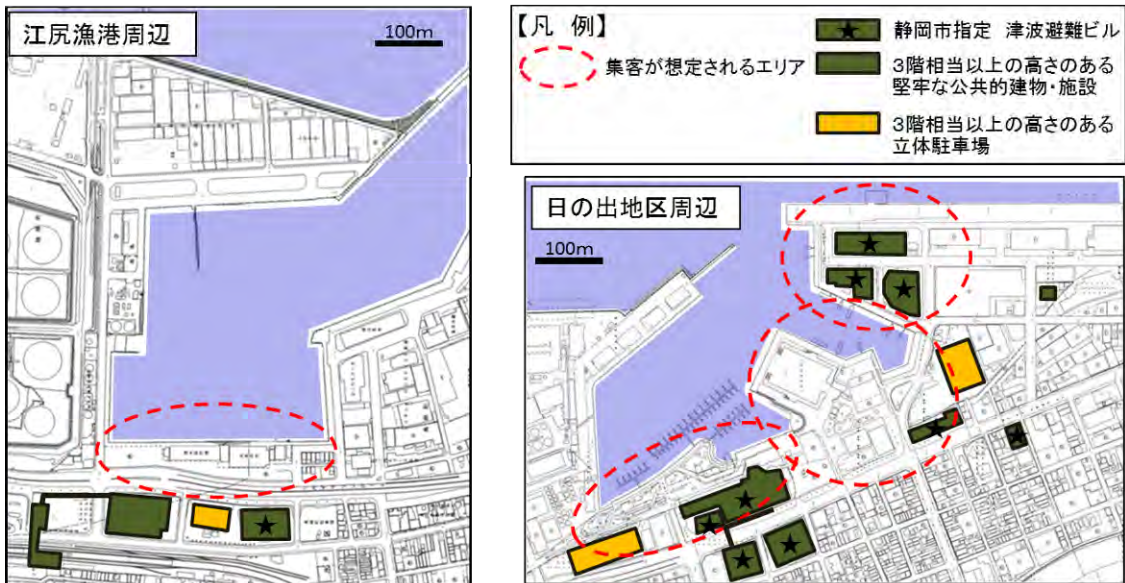
③高架道路による圧迫感への対応

- ・並行する海岸道路の高架が、自歩道を利用する際に圧迫感の解消
- ・利用者の快適性をさらに高めるために、高架道路の取り扱いの検討

5. 全体的な推進に向けてさらに検討が必要な視点

5. 1 防災・安全の確立

- 江尻漁港周辺、日の出地区周辺のウォーターフロントにおいて「にぎわい」を高めるうえで、現在懸念されている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・安心を高めていくことが不可欠と言えます。
- 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望ましいです。



- 津波・高潮等の防護ライン（防潮堤等）について、日の出地区、江尻地区は、未整備となっているため、今後、にぎわい空間の検討と並行して、防護ラインの位置取りの考え方を詰めていく必要があります。

清水港海岸 防護ライン（案）



※今後公表される静岡県第4次地震被害想定を踏まえて、津波対策施設の整備を進めていく。

出典：県港湾整備課

5. 2 交通・アクセスの充実

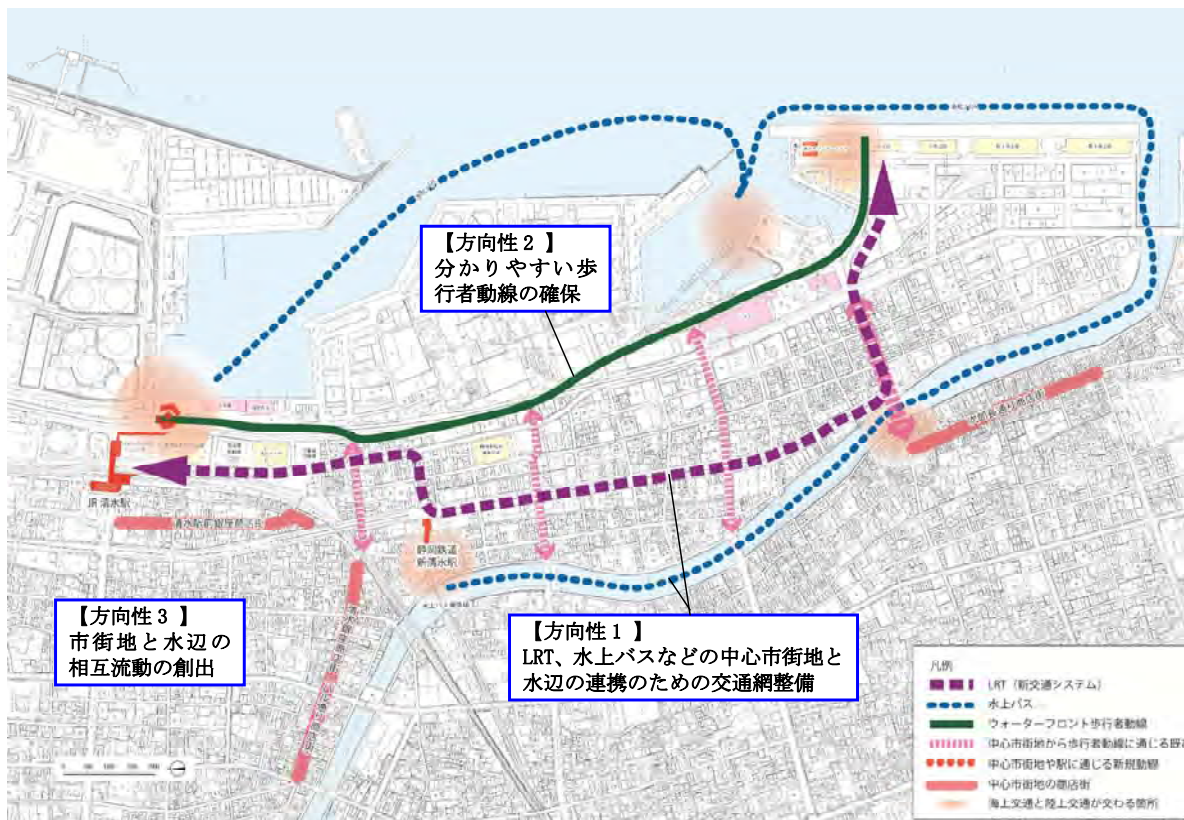
- 交通・アクセスの不便については、来訪者アンケートや事業者へのヒアリング等様々に指摘されています。
- 徒歩等の回遊アクセスについては、自転車歩行者道や日の出緑地の整備に加え、楽しく歩けるようなソフトの施策、レンタサイクル等により総合的に対応を検討します。
- 公共交通に関しては、既存の交通手段、ルートを踏まえながら、水上バスやLRT等各種交通機関の新たな導入について、主体となる事業者を含め検討します。



プレジャーボートによる水上タクシーの例
(広島市太田川)



バス停 LRT の駅が一体化した例
(富山市岩瀬浜)



5. 3 港の空間・資源を活かした観光コンテンツの開発

港という特性から、ウォーターフロント空間の充実と併せて、あらたな観光プログラムが生まれてくる可能性があり、従来の観光関係者以外も巻き込みながら「開発」することが望まれます。

- 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）

コンテナの中身や荷役の様子、工場施設の見学など、普段見られない清水港ならではのたらく港の面を観光資源として活用していくことが考えられます。



石積み倉庫群周辺の物流の様子

- 歴史散策ツアー（江戸から近代への港まちの発展の歴史）

海側の次郎長堤や石積み倉庫、中心市街地の末廣、蔵など歴史的な遺産をつなぐ散策ツアーの企画などが考えられます。



次郎長堤とチケット売り場



中心市街地に点在する蔵

- 水上・陸上を組み合わせた観光

水上バスの乗り場の移設やビジターバスの整備、フェリーターミナル横の上屋の利活用により、海からも気軽に来れる環境づくりを推進し、水上と陸上をセットにした観光の企画が考えられます。



係留された船と背後の商業施設による海から陸をみた際の港のにぎわいイメージ



帆船など様々な船が寄港する港のにぎわいイメージ

5. 4 WF活性化を推進するエリアマネジメント（地域関係者の連携）体制の必要性

(1) 清水都心WF活性化におけるエリアマネジメント体制の必要性

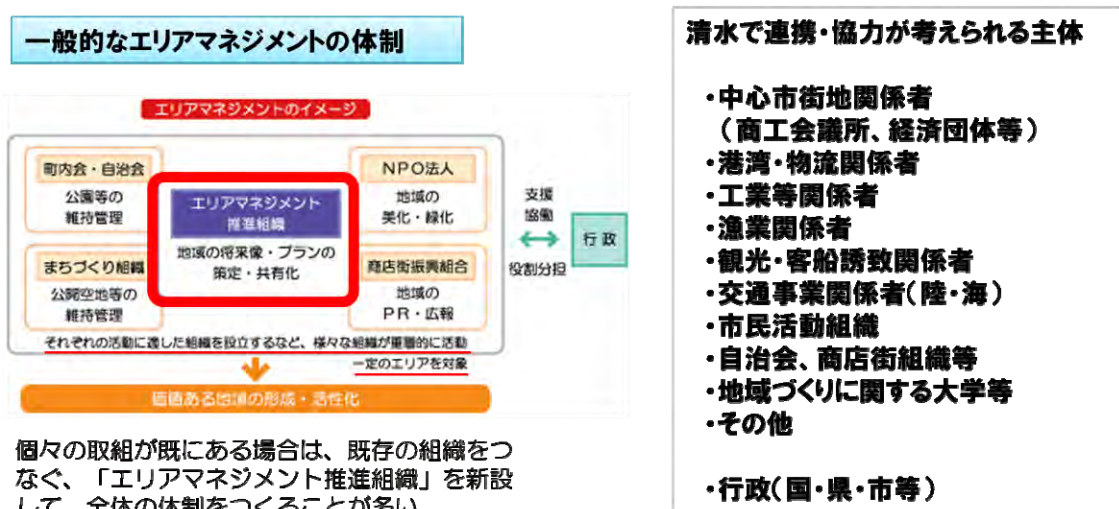
- 清水都心部では、中心市街地、港（ウォーターフロント）、巴川周辺など、広い範囲に様々な関係主体が活性化の取組を行っています。
- これらを個別ではなく、全体で連携して来訪者へ提供することができれば、来訪先としての「清水都心WFエリア」の魅力・価値を高めることができます。



図 清水都心WFエリアマネジメントの例

(2) 清水都心において考えられるエリアマネジメント組織の構成

- エリアマネジメントは、行政主導ではなく、住民・事業種・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ます。
- 「清水WFエリアマネジメント（仮称）」として、検討会組織をベースに新たな主体の参画を検討しつつ、発展的に解消、移行していくことが考えられます。
- 行政は、これらの活動をサポートする立場として、地域の取組に対して、様々な支援・協力を努めていきます。



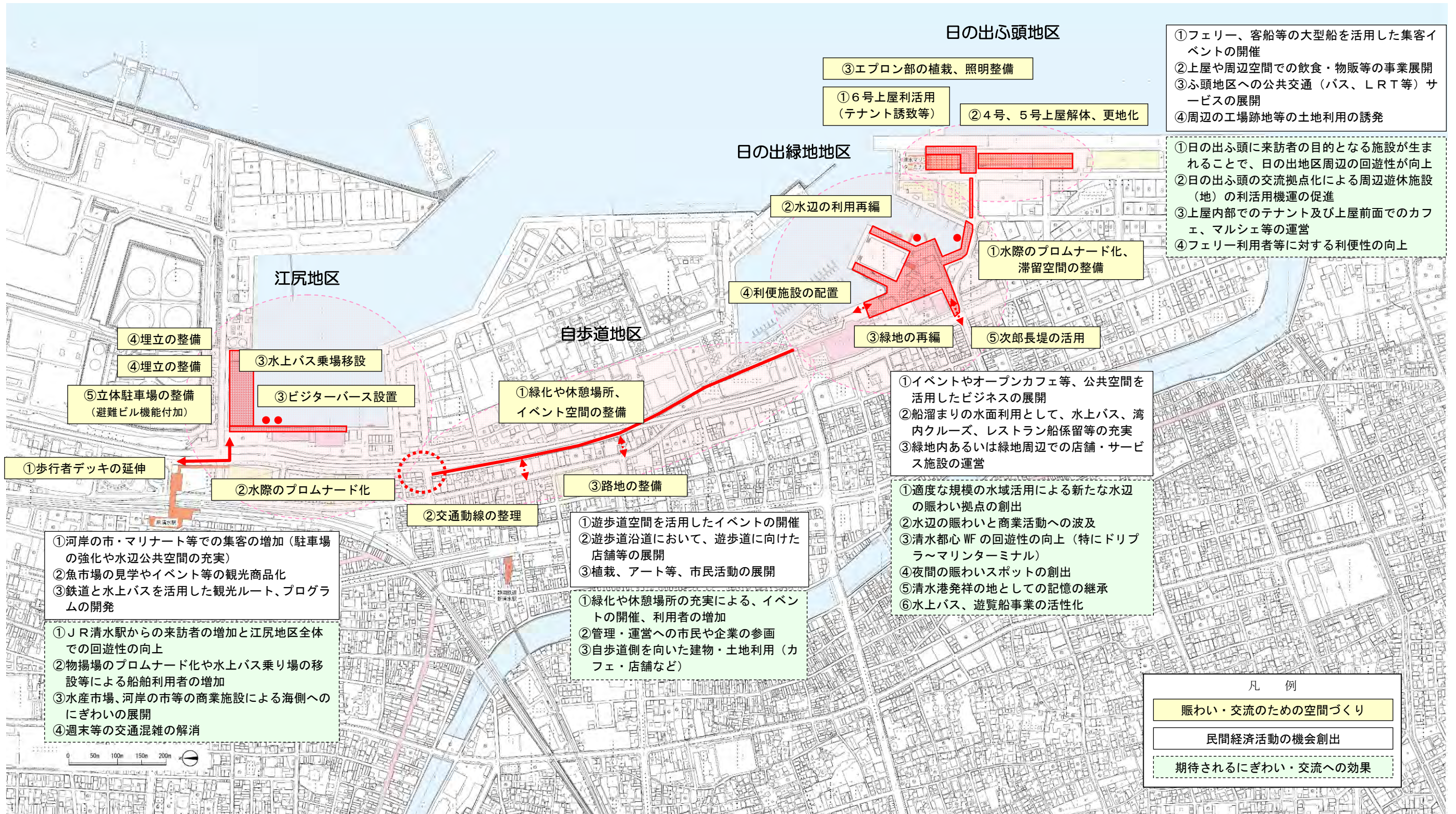
6. 今後の進め方

6.1 取組みの全体像

これまでの地区別の検討を踏まえ、以下に具体的な方策案として取組み内容を整理します。

取組みは、公共が先導して行う基盤整備を基本として、これらによる利用の拡大を受け、また更なる利用促進に向け、民間が積極的に行うことが期待されるイベントの開催や管理・運営、商業施設の活性化などを加えて整理しました。これらの取組みについては、エリアマネジメントの体制のひとつの取組みとして、関係者の意向把握、調整のもと進めて行くことが望めます。

公共が先導して行う取組みについては、今後関係者と調整を進めながら、中部横断道路の開通、客船誘致委員会 25 周年などに向け実現を目指します。



6. 2 実現に向けた進め方

本プランに示したことを実現化していくために、策定後も、以下の点を踏まえながら、官民関係者が引き続き連携して取組んでいくことが必要です。

(1) 4地区の重点的な取組みについて、事業可能性を具体的に検討していく。

実現にあたって必要な課題について調整、解決を図っていくことが必要です。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す。

(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ます。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す。

(3) 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ます。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と言えます。

(4) 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す。今後、どのような民間開発投資を誘発することができるのか、幅広い視点でマーケティングを進めていくことが、より大きなにぎわい、経済効果を生むことができるとかんがえられます。