

清水都心ウォーターフロント地区開発基本方針  
(江尻・日の出地区)

平成 29 年 3 月

静岡県・静岡市



# 目次

第一章 開発基本方針の目的.....	1
1. 清水都心ウォーターフロント地区（江尻・日の出地区）の動向.....	1
2. 開発基本方針とは.....	2
第二章 清水都心ウォーターフロント地区の現状整理.....	3
1. 地区の魅力.....	3
2. 地区の課題.....	9
3. 魅力と課題の整理.....	11
第三章 開発基本方針.....	13
1. 清水都心ウォーターフロント地区の目指す姿（将来像）.....	13
2. 将来像を実現するための取組の視点.....	14
第四章 将来像の実現に向けた各エリアの役割.....	16
1. 清水都心ウォーターフロント地区における各エリアの位置付けと関係性.....	16
2. 江尻エリアの役割.....	17
3. 日の出エリアの役割.....	18
第五章 「みなと」と「まち（中心市街地）」をつなぐ交通戦略.....	20
1. 立地特性を活かした広域的な交通動線の検討.....	20
2. 清水都心WF地区における交通動線の検討.....	21
第六章 将来像の実現に向けたマネジメントあり方.....	22
参考 清水都心ウォーターフロント地区開発推進会議設置要綱	
清水都心ウォーターフロント地区都市デザイン専門家会議設置要綱	



# 第一章 開発基本方針の目的

## 1. 清水都心ウォーターフロント地区（江尻・日の出地区）の動向

静岡県と静岡市は、交流人口の拡大を目指したみなとまちづくりを進めることを共通の目標とし、JR清水駅周辺から清水港の江尻地区と日の出地区及び両地区を結ぶ軸の一带を「清水都心ウォーターフロント地区」（以下、清水都心WF地区）と位置付け、平成24年度から本地区の活性化に取り組んでいる。

特に日の出地区では、官民による清水港客船誘致委員会の継続的な取組や、富士山の世界遺産登録、アジア地域における急激なクルーズ人気の高まりなどを受け、クルーズ船寄港回数が急増している。クルーズ船の寄港は、地域振興や地域経済の活性化に大いに寄与することから、物流機能の興津地区への一部移転による交流空間の確保や、大型化するクルーズ船に対応した係船柱の強化など、クルーズ船の受入環境を改善し、クルーズ振興を核とした交流拠点の創出に向けた動きが活発化している。

一方、本地区は、港湾利用や景観への影響、中心市街地との連続性の維持などの課題から、津波対策のための防潮堤整備について、県と港湾利用者や地元関係者との合意に至らず、これまで無堤区間となっていた。この喫緊の課題に対し、県は、「清水港海岸江尻・日の出地区津波防災対策検討委員会（平成26年6月～平成27年12月）」を設置し、清水港の持つ多様な機能に配慮した防護ラインを決定した。今後は、津波防護施設の整備を地域の魅力を高める好機として積極的に捉え、港湾利用や景観対策等の関連事業と一体的に進めていく。

現在、本地区では、これらのプロジェクトに加え、静岡市・地域関係者が海洋産業の拡大と人材育成と一体で進めている「海洋文化拠点構想」の推進、民間開発の可能性など、様々なプロジェクトが具体的に動き始める段階となっており、清水港を抱く静岡市は、世界に開かれた玄関口として、まさに国際海洋文化都市<sup>注1)</sup>へと変貌する時を迎えている。



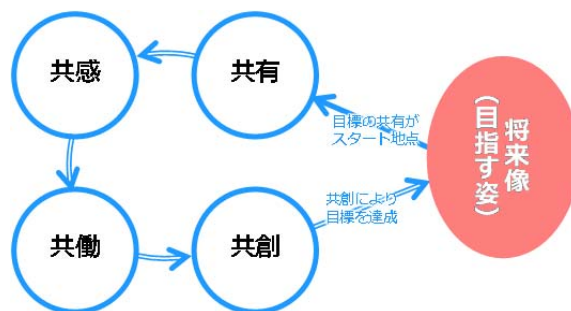
注1) 国際海洋文化都市：海洋や港に関する資源やチャンスを活かして新たな海洋産業・研究、観光交流等を活発に創出し、国内外から人々が訪れ交流する都市

## 2. 開発基本方針とは

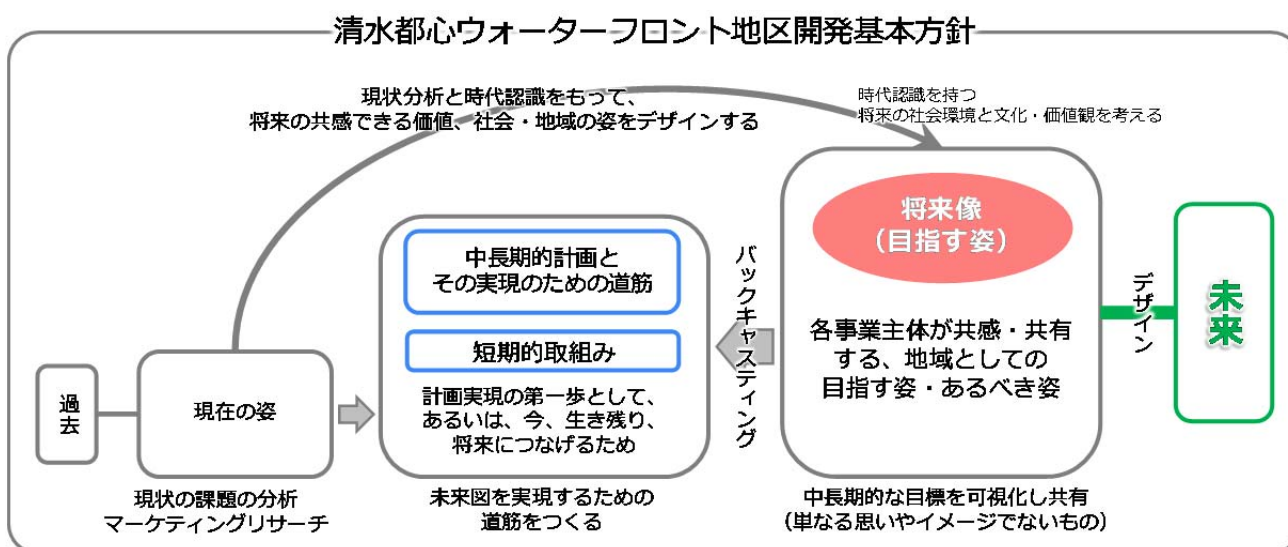
本開発基本方針は、関係する官民の事業主体が清水都心ウォーターフロント地区のあるべき姿「将来像」を共有・共感することで、地域ぐるみで国際海洋文化都市に相応しい“みなとまちづくり”に取り組む「価値共創」の指針として策定する。

清水都心WF地区では、様々なプロジェクトが動き始めたところであるが、各事業主体が各々活動するのみでは、得られる効果が限定的で、単なる「まちづくり」と「みなとづくり」に終わってしまう。これらのプロジェクトを連携・連動させ、単なる公共整備にとどまらない、地域ぐるみの「みなとまちづくり」の実現に繋げるためには、「清水港・みなと色彩計画」のように、「美しい港にする」という目標に関係者が共感し、その思いを実現するため、地域全体で港の景観を共創してきた実績を、これから如何に地域づくりに昇華させていくかがカギとなる。

みなとまちづくりの成否は、誰かがやるのではなく、全員でやることにかかっている。大切なことは、関係者が本地区のあるべき姿（将来像）を共有し、共感すること。地域が集団から一つの組織として機能し、向かうべき方向を全員が理解し、協働の体制によって未来のみなとまちを共創していく。



本方針の策定にあたっては、清水都心ウォーターフロント地区が置かれている現状の分析と、巴川岸に端を発し、物流の港として栄えてきた清水港の歴史的背景から、現代の社会情勢、時代認識を持ったうえで、将来にわたって共感できる価値、社会・地域の姿を「将来像（目指す姿）」としてデザインする。そこからバックキャスティング<sup>注2)</sup>により、将来像を実現するための地域の取組・ロードマップを立案する。



注2) バックキャスティング：未来のある時点で目標を設定し、そこから振り返って現在すべきことを考える方法

## 第二章 清水都心ウォーターフロント地区の現状整理

### 1. 地区の魅力

- 充実した陸海空の広域的ネットワークが形成され、清水港は大都市圏や内陸圏からのアクセス性に優れ、改めてその立地的優位性が認識され始めている。

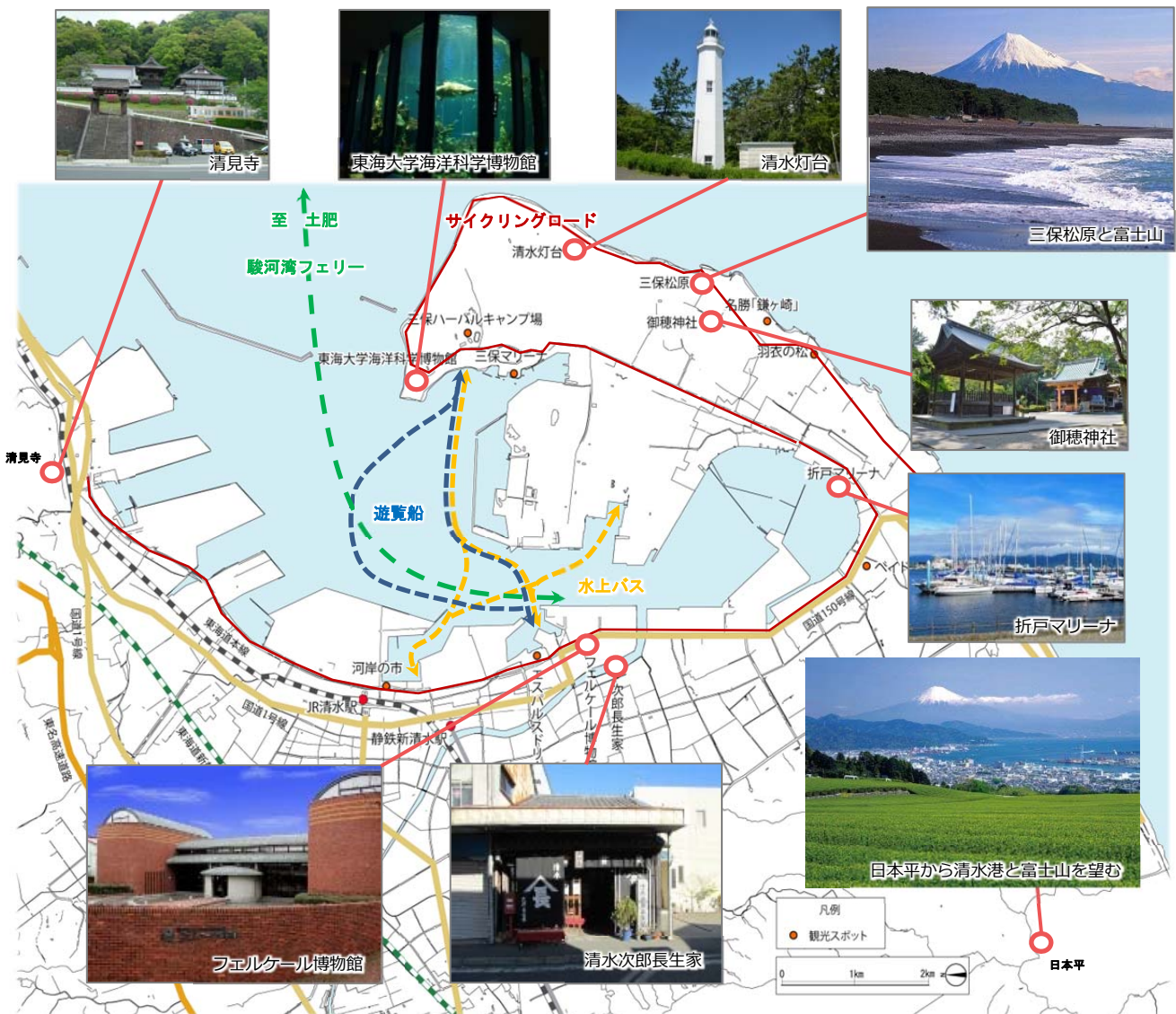
本県のゲートウェイである清水港、富士山静岡空港と、高規格幹線道路の交通ネットワーク機能が強化され、ヒト、モノ、地域を結び、県内外に加え、海外を視野に入れた観光・物流産業などの経済活動が活性化し、今後経済の好循環が高まっていく兆しを見せている。

また、新東名高速道路や中部横断自動車道の整備は着実な推進は、清水港へのアクセス性を飛躍的に高め、山梨県や長野県をはじめとした南北方向への交流圏域の拡大が期待されている。



- 日本三大美港に数えられる清水港は、駿河湾越しに眺める富士山をはじめ、三保松原や日本平、久能山東照宮などの自然・文化・歴史的遺産に囲まれ、類稀なる場の力を有している。

清水港は、神戸港、長崎港と並び、日本三大美港に数えられている。特に、日の出ふ頭からは世界遺産に登録された雄大な富士山を海越しに眺めることができ、対岸には白砂青松の三保松原を擁する三保半島、湾奥には折戸湾、背後には日本平が位置するなど、他に類を見ない豊かな天然資源を有している。





- 多目的に利用される日の出岸壁や小型船だまり、ヨットハーバーなど、多様性に富んだ水辺空間と、多くの来訪者が訪れる商業施設が立地している。
- 東名・新東名高速道路などの陸上交通と、駿河湾フェリーや水上バスなどによる海上交通が繋がる陸と海の交通結節点となっている。

清水都心 WF 地区には既存の観光資源だけでなく、大型クルーズ船が着岸可能な水深 12.0m、延長 480m の日の出岸壁をはじめ、小型船が停泊する船溜まり、荷役活動などの港湾作業を行う多種多様な岸壁、ウッドデッキの前に広がるヨットハーバーなど、多様性に富んだ水辺空間が広がっている。日の出緑地には人工海浜が隣接しており、週末には親子連れなどでにぎわっている。

また、年間 300 万人以上を集客する大型商業施設エスパルスドリームプラザや、日本一の取扱を誇るマグロを中心とした地元の海産物を求め年間 100 万人が訪れる河岸の市など、県内外や海外から訪れる多くの人々でにぎわい、活気を見せている。

さらには、年間およそ 20 万人が利用する伊豆半島・土肥港へ向かう駿河湾フェリーや、江尻－日の出－三保を繋ぐ水上バスなどの海上交通ネットワークと、東名・新東名高速道路等、背後に広がる陸上交通ネットワークが繋がる、海と陸の交通結節点として観光客や市民に利用されている。



清水港に入港するクルーズ船



清水港に入港する  
駿河湾フェリー



エスパルスドリームプラザ



河岸の市



江尻埠頭で行われるマグロの水揚げ

- 清水港は、陸海の結節点、交通の要衝として、長きにわたりその役割を果たしてきた。また、「みなと」と「まち（中心市街地）」が近接し、港湾活動を通じた歴史的・文化的価値の高い資産が豊富に存在する。

長きにわたり、陸海の結節点、ヒト・モノ・情報を運ぶ交通の要衝としての役割を果たしてきた清水港には、清水都心 WF 地区とその周辺に、港湾活動を通じた歴史的・文化的資産が豊富に存在する。

例えば、清水港が国内最大の木材陸揚港として発展することに貢献した「清水港テルファー」は、国内に現存する唯一のテルファー式木材荷揚機械であるという貴重性に加え、清水マリパーク内に保存されていることで港を含めた景観の一部となっており、市民に親しまれる大型機械として国の有形文化財に認定されている。

また、ふ頭に隣接するフェルケール博物館には、海洋・港湾技術の他、お茶や缶詰といった清水を代表する産業の歴史を伝える貴重な資料が残っており、「みなと」と「まち」が相互に影響しながら発展してきた軌跡をたどることができる。

そして、清水港発展の礎を築いた清水次郎長の生家や、当時の面影が保存されている船宿「末廣」、かつて護岸を形成していた「次郎長堤」の一部も日の出地区を中心に残っており、当時に思いを馳せる地元の人は多い。

さらに、大正から昭和にかけて建設された石造倉庫群や県営上屋は今なお使用されており、歴史の深さを物語るその煤けた壁肌を背景に、市内の大学生たちによるイベントが開催されるなど、歴史的な空間と若者の力が融合し新しい風情を形成している。

このように、みなとまちの情景を感じさせる資産を多く残しつつ、それを活用した賑わいが生まれていることも清水都心 WF 地区の魅力である。



- 東海大学や水産研究教育機構、JAMSTEC<sup>注3)</sup>の地球深部探査船「ちきゅう」が清水港を活動拠点とするなど、海洋研究拠点としてのポテンシャルを持つ。
- 地域協働で推進している「清水港・みなと色彩計画」により、四半世紀にわたり、良好な景観が形成されてきた。

工業分野で全国第4位の事業所数、同3位の従業員数及び製造品出荷額<sup>注4)</sup>を誇る全国屈指の「ものづくり」県である静岡県の物流拠点として、清水港は、コンテナ、バルク、LNG、造船、食品、観光など、多面的な港湾・産業活動がコンパクトな地形に集積している全国的に見ても特色ある港である。

同港は欧州・北米の基幹航路など、国際定期コンテナ航路が開設されており、背後圏に立地する自動車や自動二輪車、楽器等の製造業や半導体などの先端技術企業の国際物流拠点として、静岡県のものづくり産業を支えている。これらを背景に、静岡県では県内を中心とする荷主企業の経営展開によるコンテナ貨物量の増大とコンテナ船の大型化に対応するため、国際海上コンテナターミナルの整備を進めている。

また、港周辺には、海洋学部を置く東海大学や水産研究教育機構等が立地するほか、JAMSTECの地球深部探査船「ちきゅう」が清水港を活動拠点とするなど、海洋に関する専門的機関も集積しており、こうした特性を活かした海洋研究拠点としてのポテンシャルも持っている。

また、本港では経済活動のみならず、景観形成への継続的な取組も顕著であり、平成3年から地域協働で推進している「清水港・みなと色彩計画」によって、港周辺施設は定められた配色に基づき、自然になじむ色彩で統一され、富士山と海と港湾施設が融合する他の物流港にはない美しい景観を形成している。

このように、清水港は多様な資源に恵まれ、様々な主体が長年にわたり熱心にみなとと関わっていることで、市民が持つ「みなとまち」としての意識は高い。



アクアブルーのガントリークレーンと大型コンテナ船



地球深部探査船「ちきゅう」(JAMSTEC)

注3) JAMSTEC : 国立研究開発法人海洋研究開発機構

注4) 平成26年工業統計調査(経済産業省)

- 「清水港客船誘致委員会」の長年にわたる熱心な活動、富士山世界遺産登録、アジアのクルーズ市場の成長に伴い、清水港に寄港するクルーズ船が急増し、メディアも注目するなど、県民・市民含めたクルーズへの関心が急激に高まっている。
- 世界遺産「富士山」、「駿河湾」の世界で最も美しい湾クラブ加盟により清水港のブランド力が高まっている。
- “「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾”に選定され、清水港が北東アジアクルーズの東日本における拠点となっていく。

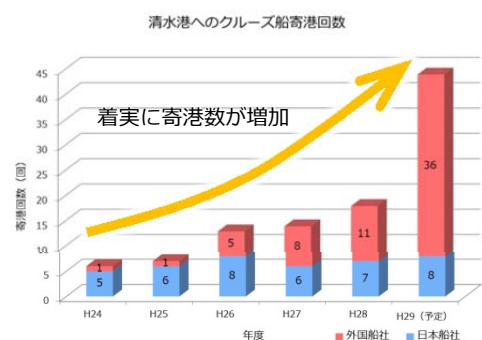
清水港では、豪華客船「クイーン・エリザベスⅡ」の寄港（平成元年）を契機に平成 2 年に発足した官民連携による「清水港客船誘致委員会」の四半世紀にわたる継続的な誘致活動とともに、平成 25 年の世界遺産「富士山」の登録、アジアを中心としたクルーズ市場の成長に伴い、ここ数年間でクルーズ船の寄港が急増している。

加えて、駿河湾が「世界で最も美しい湾クラブ」に加盟（平成 28 年 11 月 2 日）したことにより、世界遺産「富士山」とともに世界レベルのクルーズロケーションを演出できる国内屈指の港となり、世界遺産とともに、湾クラブのブランド力を活かしたクルーズ船誘致活動の展開が可能となる。

一方、近年、低料金でカジュアルなクルーズを追求し、クルーズ船の大型化が進展している。平成 27 年に我が国港湾に寄港した外国クルーズ船のうち、10 万トン級以上のクルーズ船の割合は約 1/3 を占めるに至っており、クルーズ船社は、更に今後、世界最大級の 22 万トン級の超大型船（全長 362m、乗客定員 5,400 人）を含む大型クルーズ船を次々にアジア市場に投入する動きを示している。

清水港は平成 29 年 1 月、国交省から“「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾”の一つに選定され、今後岸壁改良や C I Q<sup>注5)</sup> 機能を備えた国際クルーズターミナルの整備が実施される。また、昨今のクルーズ船大型化に対応するため、日の出岸壁では現在、既設係船柱の大型化の改良工事を進めており、これが完成すれば、これまでの最大船舶であった 12 万トン級のクルーズ船から、将来投入が想定される最大 23 万トン級の超大型クルーズ船の着岸が可能となる。

このようなクルーズを取り巻く動向や、地域ぐるみのクルーズ振興に向けた取組など、県民・市民のクルーズに対する意識は、急激に高まっている。



注5) CIQ : 税関・出入国管理・検疫といった、出入国の際の必要手続き

## 2. 地区の課題

- **清水都心WF地区における港湾活動の多様性確保や魅力の向上と防災機能を両立した津波対策への早期着手が求められている。**

清水都心 WF 地区において最も危惧されるのが、津波への備えである。現在、人々が交流する江尻・日の出地区は無堤区間となっており、津波が襲来した場合、臨港地区のみならず背後の市街地へも甚大な被害が及ぶことが予測される。

このため、県は、行政、学識者、地元住民及び港内立地企業等の関係者からなる「清水港海岸江尻・日の出地区津波防災対策検討委員会」を立ち上げ、平成 27 年 9 月、江尻・日の出地区の津波対策施設の防護ラインを策定した。

今後は、当委員会で定めた防護ラインに基づき、地域の港湾活動における多様性確保や魅力の向上と防災機能を両立した津波対策への早期着手が求められている。



- **日の出ふ頭では、現在も荷役作業が行われており、平時には人が近づくことができない。また、クルーズ船寄港時も物流動線と人流導線が輻輳している。**

日の出ふ頭では現在も活発な荷役活動が行われており、大型トラックやフォークリフトが多く行き交うことから、物流空間と交流空間の混在が問題となっている。

岸壁には、SOLAS 条約（海上における人命の安全のための国際条約）によりテロ対策用フェンスが設置されており、クルーズ船着岸時にはフェンスを隔て人々の動きとトラックなどの動きが輻輳し、非常に危険な状態となる。また、西伊豆土肥港へ向かうフェリーもクルーズ船と同じ岸壁を使用していることから、現在は大型クルーズ船着岸の度にフェリーバースを移動しており、用途の棲み分けによる効率的な岸壁使用を可能にする整備が必要となっている。



- 鉄道駅等の交通結節点へのアクセス性の向上が求められている。
- エリア内にくつろぎ、安らぐ空間が不足している。
- 公共サインが不足し、周遊空間としての機能が不足している。

清水都心WF地区においてみなとと人々を結びつけるには、周遊環境と交流空間の整備が課題として挙げられる。

同地区は、日の出ふ頭と市街地が近接している一方、JR清水駅や静岡鉄道新清水駅とふ頭間は、無料のシャトルバスや路線バス網はあるものの、徒歩で訪れるにはやや遠く、このアクセスのしづらさがみなと-まち間の周遊性を阻害する一因となっている。また、駅からふ頭までの動線も整っていないとは言えず、クルーズ船で寄港した外国人や初めて清水港を訪れる観光客を案内する公共サインも不足している。このように、周遊空間の整備が、来訪者の増加や多様化に追いついていない。

さらに、人々の交流拠点となることが期待される日の出ふ頭であるが、交流空間として魅力のある施設や緑地が不足しており、日ごろから人々がくつろぎ、安らぐことができる空間が少なくなっている。周辺にあるにぎわい施設はドリームプラザを中心とした商業施設に偏っており、クルーズ船が着岸する日やイベントのある休日を除くと、みなとは閑散としている。



駿河湾フェリーの利用者を除き、岸壁には人は少ない



効果的な公共サインが不足している



平日、人もまばらな日の出緑地



「通路」として利用される清水港線跡遊歩道

### 3. 魅力と課題の整理

第二章 1、2 の地域の魅力と課題を下図に整理する。

<p><b>Strength 強み</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・富士山の美しい眺望（日本三大美港、世界文化遺産登録）</li> <li>・港及び港周辺の場の力（三保半島、日本平、久能山東照宮みなとまちの面影を残す背後市街地）</li> <li>・みなとまちの豊富な歴史的資源（テルファー、線路跡、倉庫群、街並み等）</li> <li>・高速道路など港湾背後の充実した交通ネットワーク</li> <li>・駿河湾フェリーにより伊豆と繋がる海と陸の交通結節点</li> <li>・水上バスを利用した港内交通の存在</li> <li>・多様性のある水辺空間（貨物船や岸壁荷役など港湾独特の風景、マリーナ等の海洋レジャー、漁船等の風景、折戸湾等）</li> <li>・「みなと」と「まち」の近接性</li> <li>・活発な港湾・産業活動</li> <li>・景観形成の継続的な取組経緯（みなと色彩計画・景観計画等）</li> <li>・再開発・リノベーションが可能な低未利用地の存在</li> <li>・ドリームプラザや河岸の市など核となる施設が既に存在</li> <li>・港（湊）町としての市民意識が高い</li> <li>・熱心な客船誘致活動、客船に対する市民の関心の高さ</li> <li>・ちびまる子ちゃん …等</li> </ul>	<p><b>Weakness 弱み</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共空間の魅力が不足</li> <li>・海の玄関口としての顔の不足</li> <li>・大型クルーズ船の着岸の際に既設フェリー乗り場の移動が必要となる</li> <li>・SOLA Sフェンスによる人の流れの分断</li> <li>・物流と人流の混在、快適な交流空間、施設が不足、安全性にも課題がある。 →日の出ふ頭は、物流から人流への転換が途上</li> <li>・にぎわい施設の多様性に欠ける</li> <li>・朝や夜が閑散としている</li> <li>・駅、江尻、日の出等、地区間のつながりが不十分</li> <li>・歩行空間としての案内（サイン）の不足</li> <li>・目的地として選択されるためのPR不足 …等</li> </ul>
<p><b>Opportunity 機会</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾への選定</li> <li>・客船市場の拡大（世界・アジア）</li> <li>・我が国のインバウンド観光客の増加（国の2020年目標4千万人、うちクルーズは5百万人）</li> <li>・大型クルーズ船（25万トン級）の着岸が可能</li> <li>・中部横断自動車道や圏央道など道路ネットワークの更なる拡充</li> <li>・東京五輪等の国際イベント</li> <li>・日本平からの夜景が、「日本夜景遺産」に認定（H28.8）</li> <li>・世界で最も美しい湾クラブへの加盟</li> <li>・交流空間の形成・整備に当たり、津波防災事業や物流機能転換事業等と一体で進められる可能性</li> <li>・「地方創生」等の施策の活用</li> <li>・WF空間での新たなニーズ（健康、文化等の活動）の芽生え …等</li> </ul>	<p><b>Threat 脅威</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地震津波災害の切迫性（無堤区間の存在）</li> <li>・地域経済の停滞感（産業変化や臨海部敬遠傾向等）</li> <li>・人口減少社会に対応した変化が求められている。</li> <li>・他のWF観光エリアとの競争</li> <li>・他のクルーズ寄港地との競争⇒連携方策へ！ …等</li> </ul>

前頁で整理した地域の魅力と課題をもとに、清水都心 WF 地区の目指す方向性について S W O T 分析を行う。本地区が置かれている現状の強みや弱みを理解し、また再開発の火種となる様々な機会を利用し、地域が目指す姿を達成するための戦術を次章により設定する。

	Opportunity 機会	Threat 脅威
<b>Strength</b> 強み	<p><b>“強みを活かして機会を勝ち取る”</b></p> <p>道路ネットワークの拡充やクルーズ需要の高まりを契機とし、類稀なる「場の力」を活かし、インバウンド観光客の取り込みを図り、港周辺へ賑わいを波及させる。</p>	<p><b>“強みを活かして脅威を機会に変える”</b></p> <p>交流機能や眺望機能などを備えた新しい防潮堤の整備と、公共投資を契機とした民間投資を呼込む。</p>
<b>Weakness</b> 弱み	<p><b>“弱みを補強して機会をつかむ”</b></p> <p>クルーズ船の寄港回数増加を契機として、日の出ふ頭周辺の物流と人流の再編を行うとともに、訪日外国人旅客を始めとする来訪者の受入環境改善を図る。</p>	<p><b>“弱みから最悪のシナリオを避ける”</b></p> <p>地震津波災害の脅威から、“みなと”と“人”との距離感が遠のかないよう、防災と賑わいが両立した魅力ある景観を創る。</p>



## 第三章 開発基本方針

### 1. 清水都心ウォーターフロント地区の目指す姿（将来像）

開発基本方針として、第二章で整理した清水都心WF地区の「魅力」、「課題」等をふまえ、防潮堤整備など公共投資の機会を最大限活かし、みなで「課題」を克服し、「魅力」を最大に高めるため、地域から共感を呼ぶ共通の目標・指針として「目指す姿（将来像）」と「取組の視点」を定める。

#### 【 目指す姿（将来像） 】

- ◎ 清水港は、日本の象徴・富士山を美しく望み、三保半島や日本平など、類稀なる「場の力」を活かして、世界中の人々から憧れを集め、国際交流の拠点となっている。
- ◎ 清水都心WF地区の再開発を契機に、若者をはじめ地域の人々が日頃から集まり、新たなビジネスチャンスが生まれ、若手起業家らの活躍により、様々な事業が展開され、地域経済が活性化している。
- ◎ 清水都心WF地区は、巴川河口の川湊を原点に物流の港として栄えた“清水みなと”の歴史の痕跡を大切にしつつ、物流・産業に重点をおいた空間から、国内外の人々が行き交い、憩い楽しむ開かれた水辺空間へと姿を変え、「みなと」と「まち（中心市街地）」が融合した“みなとまち文化”を形成している。

各事業主体、地域関係者、市民が共に目指すべき将来像を見据え、一体となった“みなとまちづくり”を推進させるため、関係者が共有し共感するキャッチコピーを設ける。

＜ 清水都心 WF 地区開発基本方針 キャッチコピー ＞

## **「 富士望む ところ揺さぶる 世界の清水 」**

～国内外の多様な来訪者に感動を与える、都市のガーデンとしての“みなとまちづくり”～

## 2. 将来像を実現するための取組の視点

将来像実現のため、下記4つの取組の視点を定める。また、各視点に基づき実施する取組の内容を例示する。

### 1) 世界があこがれる富士山の美しい眺望や駿河湾の価値、三保半島、日本平、歴史的資源等、周辺の類稀な「場の力」を十分に活用し、長きにわたって魅力を保つ。

#### 【取り組む内容】

- ・ 類稀な美しい自然景観などの「場の力」と、清水湊の文化を醸し出す歴史的資源を融合し、清水港独自の新たな魅力を創出する。
- ・ 「場の力」を活かしたデザインにより、一体感を持たせ長期にわたって色あせない魅力的な空間・景観の形成を目指す。
- ・ 国際的なクルーズ拠点として、海外からの来訪者等を快適に迎え入れ、魅力ある観光地へ誘う。
- ・ 世代や時代の変化に応じた多様な利活用ができるよう柔軟に対応する。



### 2) 隣接する「みなと」と「まち（中心市街地）」が融合した一体的な「みなとまち」を形成し、若い世代の挑戦により地域を活性化させる場とする。

#### 【取り組む内容】

- ・ 中心市街地と港湾の融合のため、新たな施設整備にあたっては、境界を閉じることなく、まちや水辺に向かって開くことをコンセプトとする。
- ・ 「みなと」と「まち（中心市街地）」を繋ぐ軸として、魅力的な歩行者空間の整備や、海上交通、陸上交通の利便性を向上し、中心市街地と清水港の一体性を高める。
- ・ 駿河湾湾内や清水港内の海上交通機能を充実させ、海を使ったヒトの流れを活性化させる。
- ・ 既存ストックのリノベーション等を活用し、地域内外のやる気のある起業家等が新たなビジネスを実験的に挑戦できる場を創出し成功事例を積み上げ、更には情報発信していく。(清水都心WF地区、市街地エリア含む)
- ・ クルーズ船の寄港増や観光交流人口の拡大に伴う新たな人の流れを、ふ頭内だけでなく中心市街地（商店街等）へ導き、新たなビジネスチャンスを創出する。



### 3) クルーズ船入港時等の非日常的な利用のみならず、日常的にも様々な世代の市民や国内外の来訪者が訪れ、楽しく時を過ごすことができる空間とする。

#### 【取り組む内容】

- ・ 海辺における都市のガーデンとして、ゆっくりと時を過ごすことができる緑地空間などの「居場所」を設ける。
- ・ 魅力的な歩行空間を創り、人の流れを生み出す。さらに、道路や広場、緑地等の公共空間とそれに接する民間敷地内の空地も、にぎわいの展開場所と捉え、人々が利用し、滞留する仕掛けを展開する。
- ・ 海外等の来訪者のストレスを軽減させるため、公共サインの多言語化や Wi-Fi の利用環境の充実を早期に図る。
- ・ 「楽しみ」、「学び・体験する」、「憩い」などの新たな要素を充実させ、多様な楽しみ方などエリア内の魅力を高め、日頃から市民とともに国内外の来訪者が訪れる場とする。
- ・ 当エリアで、観光交流、産業育成、海洋研究、人づくりなどをテーマとしたコンテンツの導入を目指し、さらにその効果を地域に拡大させることで海洋文化拠点構想の推進を図る。
- ・ 国籍を問わず多様な人々が行き交う、東日本における国際クルーズ拠点を形成する。



### 4) 交流機能や眺望機能などを備えた新しい防潮堤の整備と、周辺の開発を一体的に進め、防災とにぎわいが両立した新しい魅力ある景観を創っていく。

#### 【取り組む内容】

- ・ 防潮堤の整備により、安心・安全なみなとまちにする。また、整備の機会を活かし、防潮機能を兼ねた快適な緑地空間の整備や、富士山の眺望を活かした新しく魅力ある景観を形成し、エリアの魅力を高める。
- ・ 防潮堤の整備は、その存在や圧迫感を極力抑えた整備を目指すとともに、周辺の開発計画と一体的に調整し、エリア内の分断を避け、統一感のある景観形成、場の形成を行う。
- ・ 避難経路や避難ビル等の防災情報を市民や来訪者に分かりやすく周知し、確実に避難することができる津波避難誘導計画を策定するなど、ソフト対策を充実させる。



# 第四章 将来像の実現に向けた各エリアの役割

## 1. 清水都心WF地区における各エリアの位置付けと関係性

本開発基本方針に基づき、江尻エリアから日の出エリアまでの一連区間をターゲットに、都市のガーデンとして、国内外の様々な来訪者を魅了する空間を整備し、交流人口の拡大を通じ、背後市街地と一体的となった国際海洋文化都市の形成を目指す。

### エリア全体（清水都心WF地区、市街地エリア）

- ・都市のガーデンとして快適な空間を創出するエリア
- ・開発にあたっては、そのプロジェクトがまちや水辺に開くことを優先的に考慮する
- ・他のプロジェクトとの連携・連動により、エリアの価値を最大限高める
- ・歴史的価値を重視したエリアのリノベーションみなとまちづくりを進める
- ・開発から運営までを視野に、官民、地域が一体となった地域ぐるみによるみなとまちづくりを進める
- ・若手起業家が魅力を感じ、実験的に挑戦できる場を創出し、成功事例を積み上げる
- ・周辺に広がる海洋資源を活かした海洋関連産業の集積（海洋産業クラスターの形成）を進める



### 日の出エリア

- ・大型クルーズ船2隻同時着岸を目指したふ頭整備
- ・クルーズ専用ターミナルとなる日の出埠頭やドリームプラザなどを中心としたにぎわいと交流の核エリア
- ・都心ウォーターフロントとして、防潮堤の整備と合わせ重点的に都市デザインを推進するエリア
- ・海洋文化拠点の核となる機能の立地検討
- ・石造り倉庫群や上屋の利用転換などリノベーションによる新たな魅力創出のポテンシャルを有するエリア
- ・一部、物流機能と人流機能の共存が必要

### 江尻エリア

- ・河岸の市を中心とした食文化や、来訪者へのおもてなしなどにぎわいの核エリア
- ・都心ウォーターフロントとして、防潮堤の整備と合わせ重点的に都市デザインを推進するエリア
- ・駿河湾フェリーの移転先として検討を進める

### 産業エリア

- ・産業活動の継続を前提とし、みなと色彩計画等に基づき、継続的に景観面の協調が期待されるエリア

### エスパルス通り沿道エリア

- ・近代「清水港」の誕生・発展を支えた通り船宿「末廣」やフェルケール博物館等、港の歴史に触れることができる施設の立地
- ・「まち」と「みなと」をつなぐ軸線として、ウォーターフロントとの連携が大切なエリア

### JR清水駅東口エリア

- ・マリナートや東口広場等の文化活動の中心エリア
- ・公共施設が主に立地している特性を踏まえ、水辺と一体的に都市デザインを推進するべき市街地側のエリア
- ・行政機能の集約を検討するエリア
- ・清水駅西口エリアでの「劇場型活動の推進」や「清水の特徴ある商業空間の形成」により、東口と西口の回遊性を高める。

### 暮らしの市街地エリア

- ・仕事場（海・海沿い）とは対照的な下町エリア
- ・全盛期の活気は失われたものの、巴川を軸として、商店や社寺など、暮らしが息づく空間資源に恵まれたエリア

### 次郎長通り沿道エリア

- ・近代以降の港である「日の出地区」とつながる、近代までの「湊」を伝えるまち
- ・近隣商店街でもあり、「社寺・街並み・川沿い空間」などの歴史散策を活かした新たなストーリーを展開できるエリア
- ・清水次郎長など清水のタカラ、チカラを積極的に活用し、にぎわいの創出を図る

### 静鉄新清水駅周辺エリア

- ・まち（清水銀座やさつき通り都市軸）と川（巴川軸）、いずれにもつながる立地特性を持つ清水の玄関口
- ・日の出地区へのアクセスなど、交通結節点としての機能を高め、クルーズ客等を市街地などへ誘うために重要なエリア

## 2. 江尻エリアの役割

江尻エリアは港全体の魅力向上に伴い、鉄道等を利用する観光客の増加が想定されており、平成 29 年 2 月には、臨港道路を跨ぐペDESTリアンデッキが供用開始された。同エリアは鉄道で清水港を訪れる人にとって、真っ先に港を目にする空間となることから、清水都心 WF 地区全体への期待感を抱かせる空間となる必要がある。



江尻ペDESTリアンデッキ



シカゴリバーウォーク

(参考) 出典: www.dreamwallsglass.com

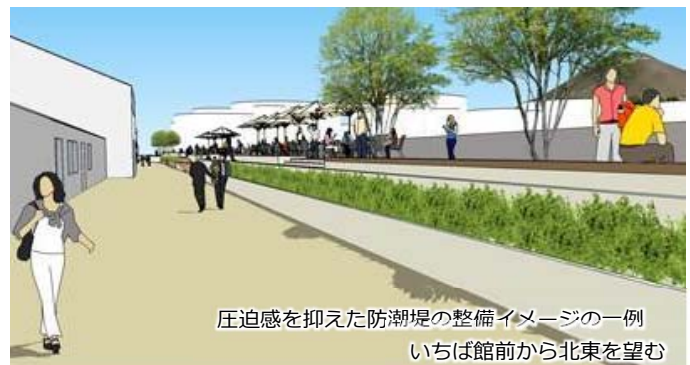
また、喫緊の課題である防潮堤整備にあたっては、既存施設のにぎわいや港の眺望の維持に努めるとともに、まち側から見たときに過大なボリュームにならないようなデザイン的配慮を講じる必要がある。

さらに、JR 清水駅に近接するという立地特性を活かし、交通結節点としての利便性を高め、海上交通ネットワークのさらなる拡充を目指した恒久的なフェリーバースを確

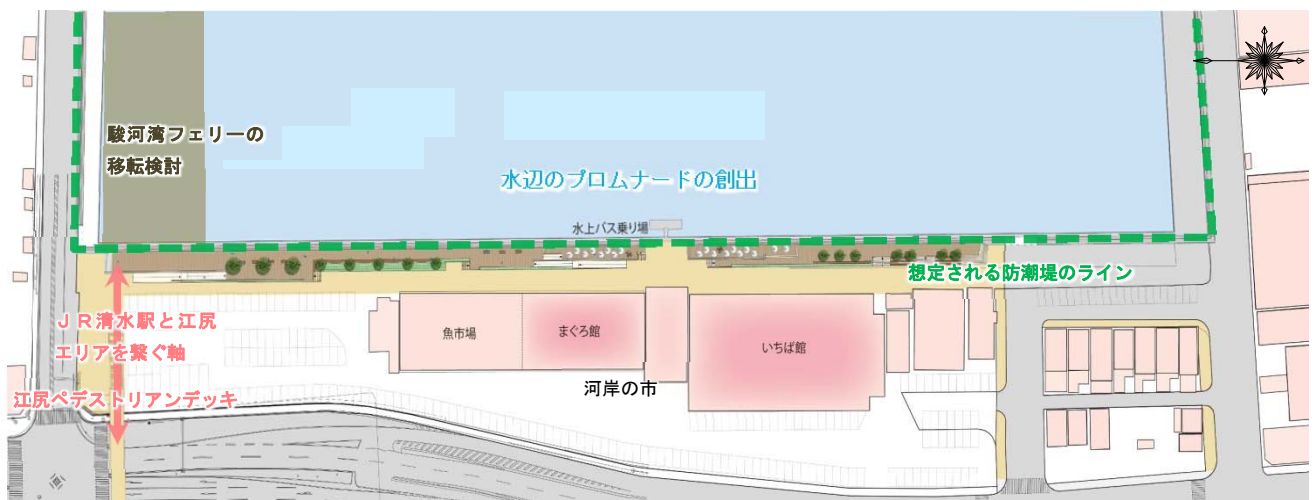
保するよう、清水港港湾計画において、交流拠点用地及び緑地と位置付けた箇所を、優先候補地として駿河湾フェリーの移転検討を行う。

- 防潮堤とあわせて水面を眺めながら食事や休憩のできるオープンカフェなどの交流空間を創出する。(中期)
- 駿河湾フェリーの移転を検討し、鉄道駅や海上交通など陸海の結節点としての機能を強化する。(短中期)

(短期: 5 年以内、中期: 5 年~10 年)



圧迫感を抑えた防潮堤の整備イメージの一例  
いちば館前から北東を望む

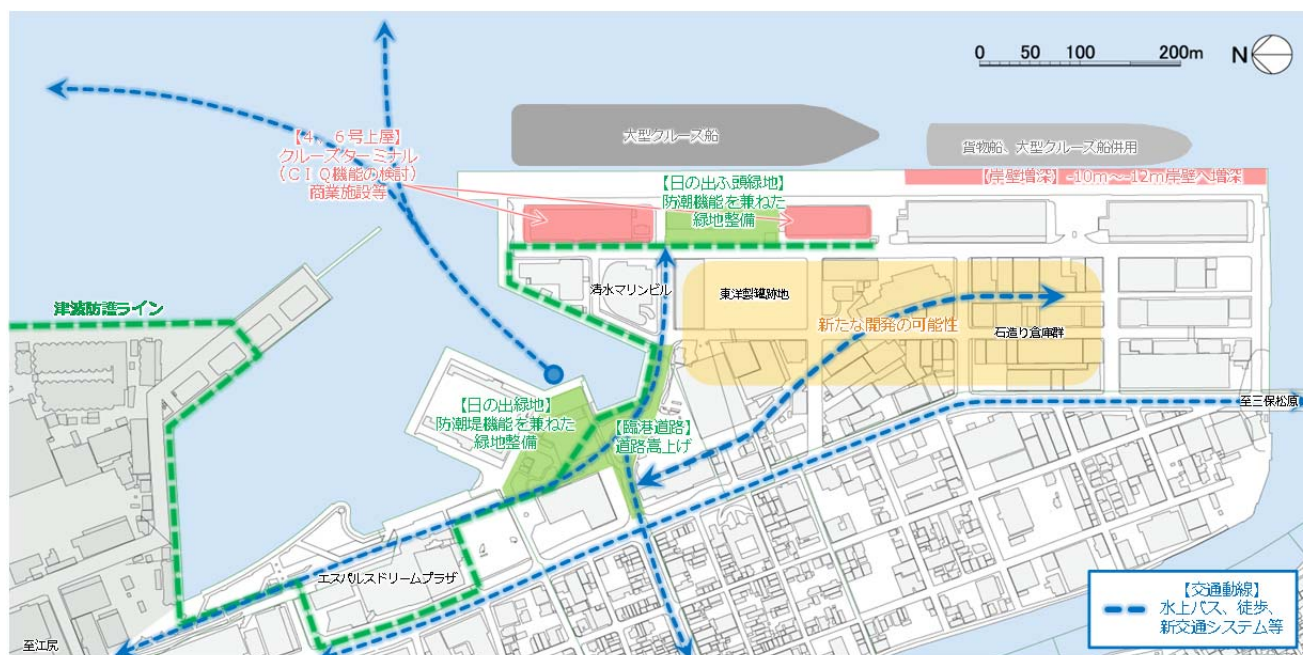
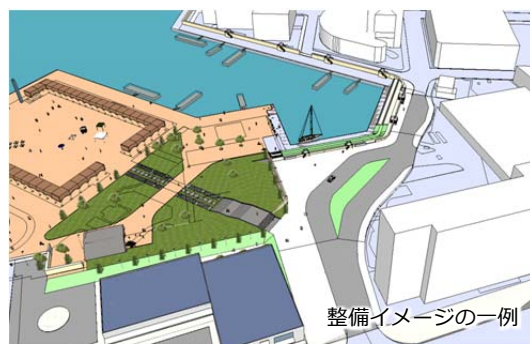


### 3. 日の出エリアの役割

北東アジアクルーズの東日本における拠点となる清水港・日の出エリアでは、日の出4号～6号上屋にある物流機能を興津地区に移転し、ターミナル整備などクルーズ船の受入環境改善を目指している。また、海からの来訪者にとって、静岡の第一印象が形作られる空間となるため、都市の顔にふさわしい空間の設え、おもてなしの対応、にぎわいの創出により、国際クルーズ拠点としての整備をめざす。日の出4号、6号上屋をC I Q機能も備えた国際クルーズターミナルや商業施設へ転換し、日の出5号上屋跡地に整備する防潮堤機能を兼ねた緑地とあわせ、憩い楽しむ交流空間を創出する。

本エリアは、巴川河口部の清水湊から日の出エリアに展開した近代の清水港をつなぐ、みなとまちの歴史軸上であるため、市街地方面からの動線のつながりと港への視線に十分配慮するとともに、清水港発祥の地にふさわしい歴史を感じることでできる空間を創出する。

- 物流機能を興津地区に移転した上で、日の出4号、6号上屋をC I Q機能も備えたクルーズターミナルや商業施設へ転換する。その際は民間資本も積極的に活用する。(短期)
  - 耐震性の確保できない日の出5号上屋を撤去し、跡地に防潮機能を兼ねた緑地空間を整備する。(短期)
  - クルーズ船需要の高まりや船体の大型化に対応するため、岸壁の改良及び大型クルーズ船が2隻同時着岸できるようバースを整備する。(短中期)
  - 海洋文化拠点施設整備の最有力候補地として検討を進める。(短中期)
  - 東日本における国際クルーズ拠点化を実現するため、クルーズターミナル整備や岸壁改良等、官民が連携しクルーズ船の受入環境整備を整える。(短中期)
- (短期：5年以内、中期：5年～10年、長期：10年～15年以降)



【日の出岸壁再整備のポイント】

- 日の出 5 号上屋跡地には、防潮堤機能を兼ねた快適な緑地空間を創出。
- 日本の象徴である富士山への眺望を尊重した空間、景観設計を行う。
- ふ頭背後の低未利用地等との一体的な開発を目指していく。
- 4 号、6 号上屋は、クルーズターミナルや商業施設としてリノベーションしていく。
- 旅客ターミナルや水辺に開かれた緑地により、クルーズ船観光客と市民の交流の場を創出。
- 東日本における国際クルーズ拠点化を実現するため、大型クルーズ船の 2 隻同時着岸に対応する岸壁の増深、C I Q 機能を備えたクルーズターミナルを整備する。
- 民間投資を呼び込み、「稼げる」場を提供する。



# 第五章 「みなと」と「まち（中心市街地）」を結ぶ交通戦略

## 1. 立地特性を活かした広域的な交通動線の検討

清水都心 WF 地区は、地区及び周辺にある美しい景観、歴史・文化にちなんだ観光資源の魅力を最大限活用するため、徒歩・自転車等のスローな移動手段や陸海の公共交通サービス等を更に充実させ、周遊性ととも地域の魅力を相乗的に高めていく。

加えて、静岡地区中心市街地や富士山、伊豆半島など県内に存在する豊富な観光資源、更には道路ネットワークの拡充等を的確に捉えた関東圏や内陸圏などの広域的なエリアとの連携を一層高めていく。



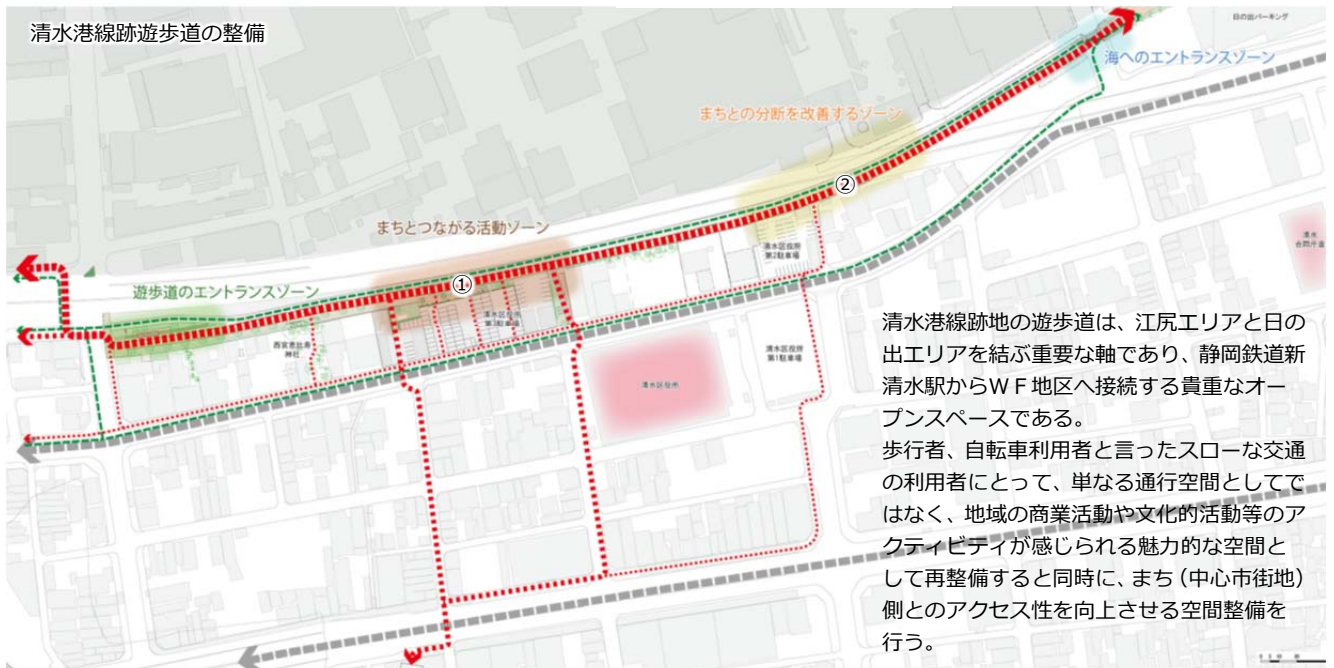
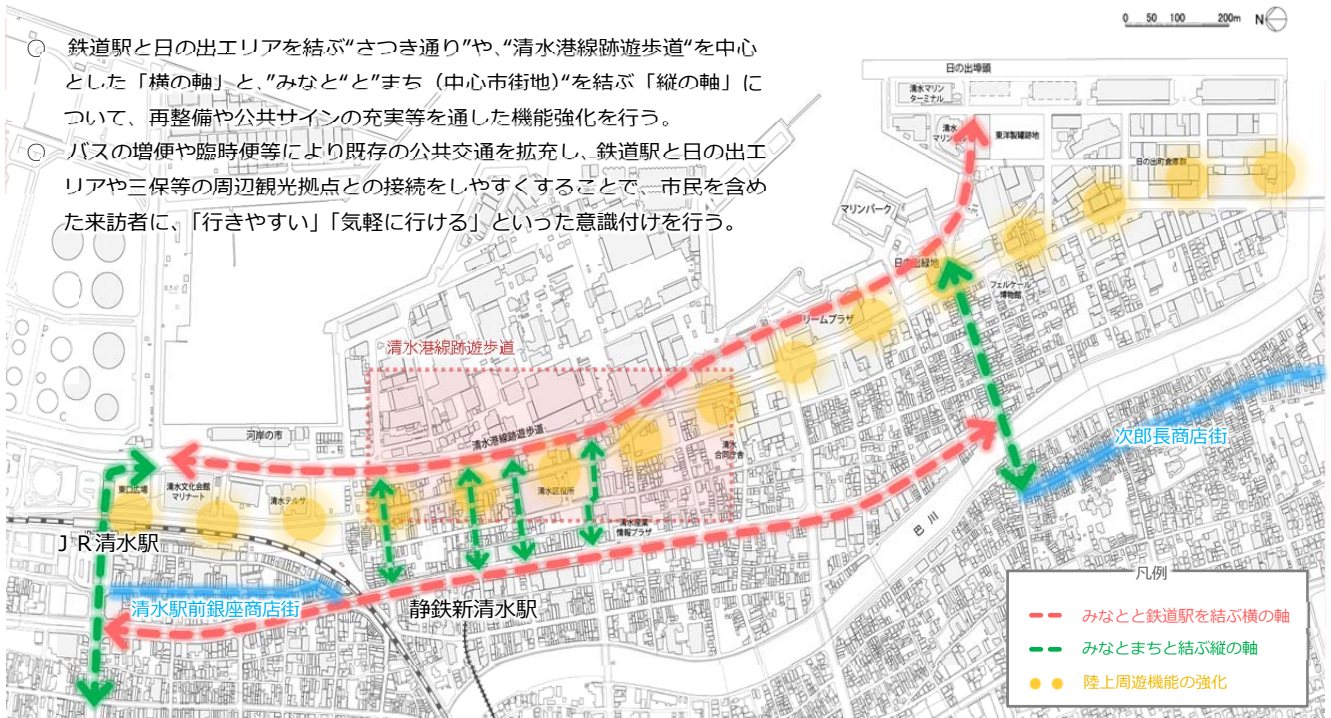
世界遺産「富士山」、「駿河湾」の世界で最も美しい湾クラブ加盟によるブランド力を活かしたクルーズ船の誘致や、湾内海上交通ネットワークの拡充を目指す。(駿河湾フェリー等を活用した、海上ルートによる駿河湾沿岸地域との連携)





## 2. 清水都心WF地区における交通動線の検討

清水都心WF地区の周辺では、複数の路線バスが運行しているが、海辺にアクセスするバス路線は限定的である。路線バスに加え、鉄道駅と海辺を結ぶシャトルバスを運行するなど、陸上交通の利便性を向上させ、人の流れを活性化させる。また、臨海部である「みなと」と、人々が居住する「まち（中心市街地）」の繋がりを強化し、清水都心WF地区へ気軽にアクセスできる環境を整える。



# 第六章 将来像の実現に向けたマネジメントのあり方

## 1. エリアリノベーションの考え方

### 従来のリノベーションの考え方・・・

既存の建物に大規模改修を施すことで、新築時よりも性能や価値を高めたり、再生したりすること。最近では、中身の使い方やソフトなど、価値観の転換も含めてリノベーションするということに定義が広がっている。

### エリアリノベーションの考え方・・・

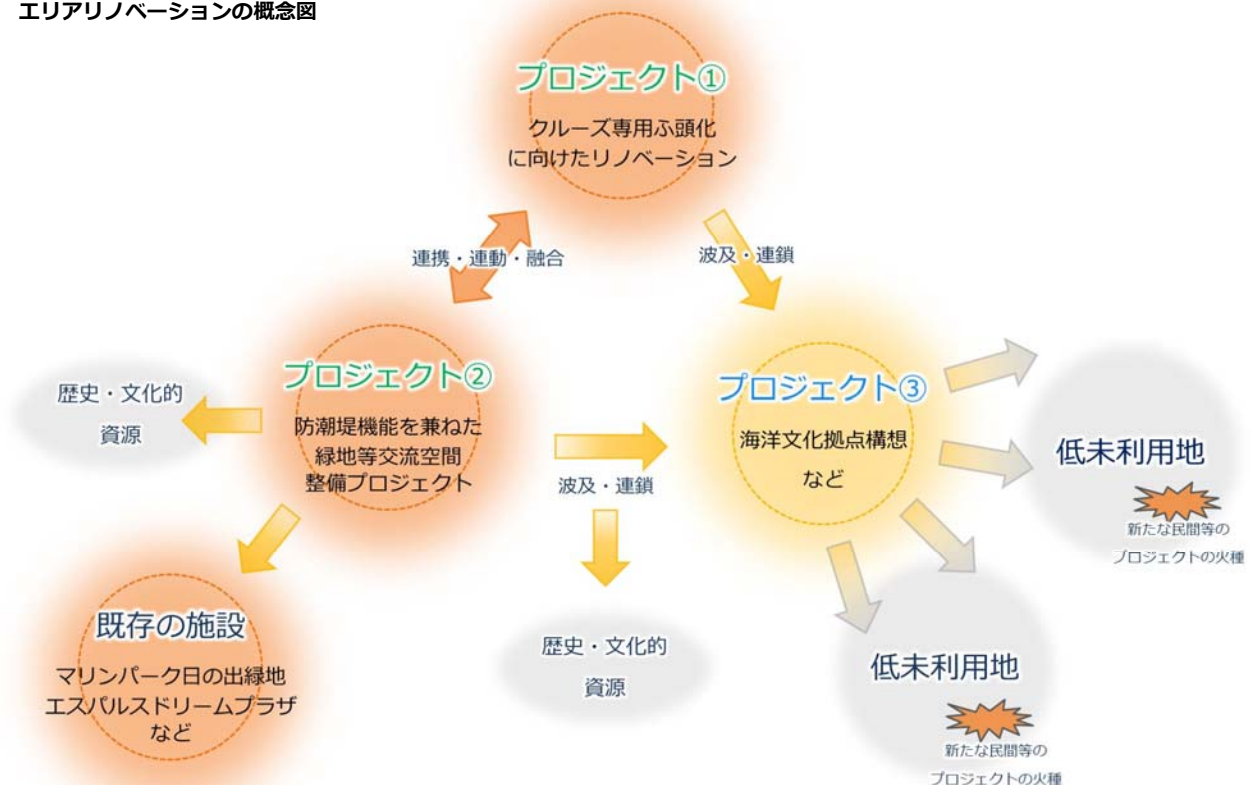
清水都心 WF 地区を連続したひとつのエリアと捉え、エリア内の各プロジェクトにおけるリノベーションの適用や、エリア全体に対して、その使われ方を転換したり、魅力・価値観の転換などを目指すことから、エリアをリノベーションするという概念を用いる。

### エリアリノベーションの効果・・・

あるプロジェクトによるエリアの魅力・価値の高まりが、波及・連鎖し、隣接したゾーンなどで、新たな民間プロジェクトなどを誘発させる。誘発したプロジェクトを含め、エリア内のプロジェクトが有機的に結びつくことで、結果としてエリア全体が活性化していく。

加えて、このエリア内で、若手起業家など、地域で活躍する若い世代が実験的に挑戦できる場を創出し、エリアに注目してくれる企業による新たな投資やプロジェクト内で官民連携を促進させるなど、官と民がより繋がっていくことを目指していく。

エリアリノベーションの概念図



## 2. 核となる主要プロジェクト

エリアリノベーションを推進するため、官主導によるプロジェクトを先行して行っていく。また各プロジェクトを有機的に連携・連動・融合させることにより、エリアの価値を高め、民間投資を誘発させる。

### ①国際旅客船拠点形成計画

#### 【事業主体】 国、県(港湾管理者)、連携するクルーズ船社 等

県は、クルーズ船社と連携し、清水港日の出埠頭に「大型クルーズ船の2隻同時接岸が可能となる岸壁」や「迅速なCIQを行える旅客施設」など、クルーズ拠点にふさわしい受入れ環境を整備することで、北東アジアクルーズの東日本における拠点化を目指すこととし、平成29年1月31日、国土交通省港湾局より「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾”に選定された。

日本国内で6港湾が選定を受け、このうち、太平洋に面する港湾は清水港、横浜港の2港となっている。今後クルーズ拠点を形成する他県港湾と連携し、日本におけるクルーズ振興の更なる拡大を目指していく。

今後は、改正港湾法に基づき、実現に向けた基本計画となる「国際旅客船拠点形成計画」等を作成の上、「必要となる岸壁の整備」や「連携するクルーズ船社の投資による旅客施設の整備」に着手をしていく。

このプロジェクトにより、清水港日の出埠頭はクルーズ船の寄港・発着の場として、国内外からの来訪者が大幅に増加することが期待される。

船社名 \ 港湾名 (港湾管理者)	横浜港 (横浜市)	清水港 (静岡県)	佐世保港 (佐世保市)	八代港 (熊本県)	本部港 (沖縄県)	平良港 (宮古島市)
カーニバル・コーポレーション&plc	○		○			○
ロイヤル・カリビアン・クルーズ				○		
ゲンティン香港		○			○	
郵船クルーズ	○					



出典：平成29年1月31日国土交通省プレスリリース  
(資料1) 官民連携による国際クルーズ拠点形成する港湾

## ②清水港海岸 江尻・日の出地区津波防護施設整備計画

【事業主体】県(海岸管理者) 等

県は、平成 27 年に策定した「清水港海岸 江尻・日の出地区津波防護施設整備計画」に基づき、江尻・日の出地区の多様性に配慮し、それぞれの場所の特性に応じた津波防護施設の整備を行っていく。

このプロジェクトは、まちと水辺のつながりを損なうことなく、安全・安心を確保する。さらに、水際線の連続性や、新たな富士山への視点場を創出し、水辺の公共空間の質をさらに高めることで、来訪者の増加や満足度の向上が期待される。



出典：「清水港海岸 江尻・日の出地区津波防護施設整備計画」(平成 27 年)

## ③清水港周辺海洋文化拠点施設

【実施主体】市等

静岡市は、日の出地区を候補地として、海洋や地球の特色が凝縮された「駿河湾」や、海洋関連の大学・研究機関の集積といった、清水港が国内外へ誇るべき資源を活かし、人々が集うことができる「海洋・地球に関する総合ミュージアム」の実現を目指している。

平成 28 年度から基本構想の検討を始めており、今後、施設の計画や事業手法の検討を進めていく。

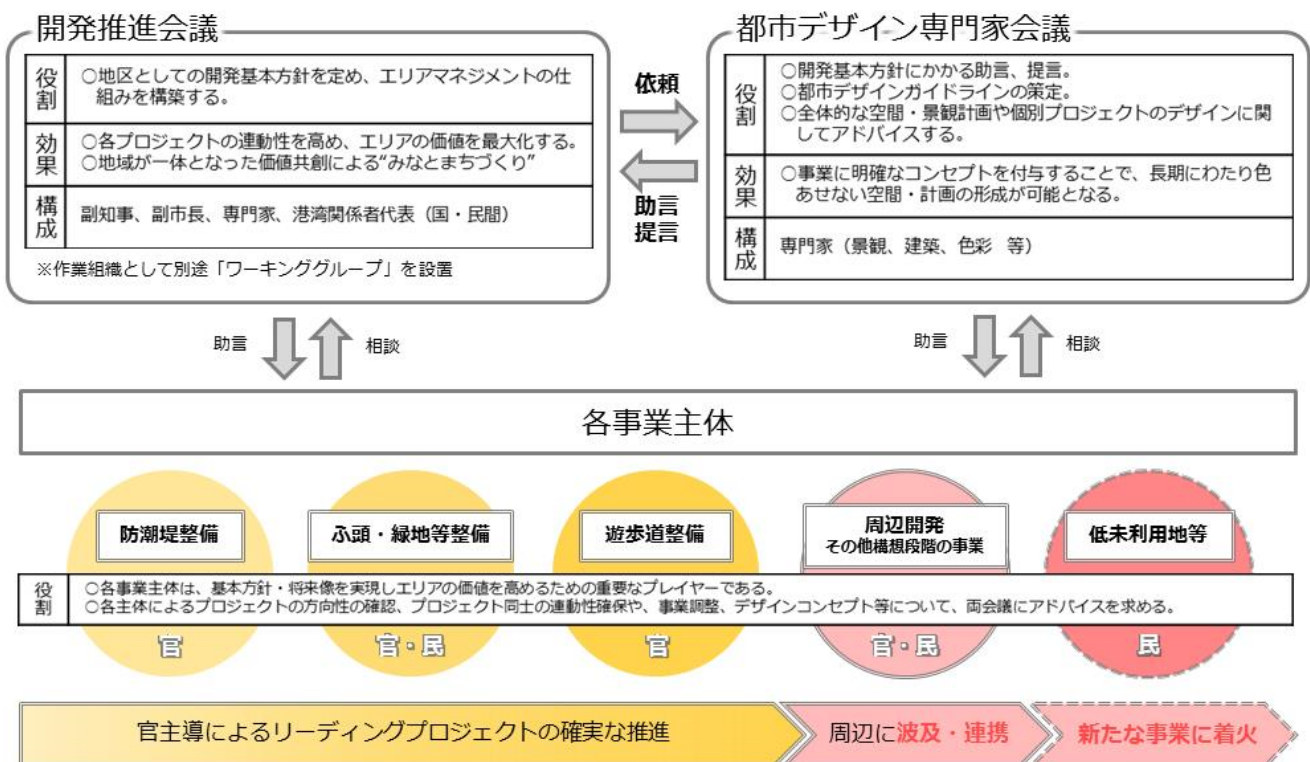
このプロジェクトは、周辺の観光施設、クルーズ船が寄港する日の出ふ頭等と連携してウォーターフロントでの観光・MICE 活性化を図るほか、周辺の民間開発を促すことが期待される。

### 3. マネジメントの体制

専門家、港湾関係者代表、関係行政機関で構成される「清水都心WF地区開発推進会議」は、美しい景観や文化力など清水港が持つ場の力を最大限発揮させ、長年にわたって魅力が保たれるエリアの開発・運営を行うための開発基本方針の策定を行い、長期的な視点で開発をマネジメントする仕組みを構築する。

また、景観や建築、都市デザインにおいて、第一線で活躍する専門家から成る「清水都心WF地区都市デザイン専門家会議」は、「開発推進会議」に助言、提言を行うとともに、景観や空間設計などエリアの魅力を高めるデザインの心構えとして「都市デザインガイドライン」を策定し、個別プロジェクトの設計・施工段階からデザインに関して事業者に助言するような体制の構築を目指す。

地区の将来像となる「開発基本方針」、デザインの心構えとなる「都市デザインガイドライン」とともに、このようなマネジメント体制により、エリアの魅力を一層高め、ブランド力を持って世界に誇り、国内外から憧れを呼ぶような国際海洋文化都市の形成を目指していく。



(e.g.) 防潮堤整備プロジェクトを事例とマネジメント体制との関わり

地震・津波対策として、地区の安全性を高める防潮堤の整備は、とすると景観・利用の阻害要因となり、地区の魅力を著しく損なう可能性がある。

よって、当プロジェクトの計画段階から、「都市デザイン専門家会議」のアドバイスを受け、緑地整備やふ頭再整備など、他のプロジェクトとの連携・連動性を最大限高めるデザインを追求し、防潮堤の存在や圧迫感を極力抑え、防潮機能を備えた快適な緑地空間とするなど、総合的・戦略的な整備を実施し、エリアの魅力を最大限に高めていく。

## 4. ロードマップ

今後想定される関連プロジェクトとロードマップ（案）を以下に示す。

平成 32 年  
東京オリンピック・パラリンピック

場所	内容	国	県	市	民間	H28	短期（～5年程度）			中期（5年～10年程度）	長期（10年以上）
日の出エリア	クルーズ専用岸壁（2バース、増深）	◎	○			水深10m～12mの確保					
	4号、6号上層をクルーズターミナル・商業施設等へ機能転換		◎		○	設計・手続	撤去	耐震化	内装工事等		
	日の出ふ頭緑地整備（5号上屋跡地）		◎			設計	撤去	緑地整備			
	物流機能移転		◎		○	設計	整備				
	受入環境改善（係船柱、防舷材）	◎				整備					
	受入環境改善（公共サイン、Wi-Fi）		◎			整備					
	日の出緑地整備		◎			用地買収・設計			整備		
江尻エリア	駿河湾フェリー移転検討・実施	○	◎		○	調査検討	設計	埋立・増深・岸壁整備	ターミナル整備		
	ペDESTリアンデッキ整備			◎		整備					
	防潮堤機能を兼ねた交流空間整備		◎	○	○		設計	防潮堤機能整備	天端整備		
WF地区全体	防潮堤整備	○	◎	○		調査・手続・設計	整備				
	自転車歩行者道整備			◎		段階的な整備					
	海洋文化拠点構想の検討			◎	○	東京五輪等を見据えた早期の実現を目指す					
	低未利用地の有効活用		○	○	◎	跡地開発等					
	みなとへのアクセス向上		○	○	◎	陸・水上アクセスの向上					
	陸上周遊機能の強化		○	◎	○	輸送手段の検討（路線バス増便、新交通システム等）					
	開発基本方針の策定	○	◎	◎	○	基本方針の策定					
	都市デザインガイドラインの策定		◎	◎		ガイドラインの策定	状況に応じた随時の見直し				
エリアマネジメント	◎	◎	◎	◎	開発基本方針、都市デザインガイドラインに基づく再開発のマネジメント						

※凡例 ◎：事業主体として取組を牽引 ○：事業主体を補助・協力

※本表に記載の事業は開発基本方針策定時点のものであり、新規事業について、随時追加していく。

### 清水都心 WF 地区開発推進会議設置要綱

#### (名称)

第1条 本会は「清水都心<sup>ウォーターフロント</sup> WF 地区開発推進会議」(以下「推進会議」と称する。

#### (目的)

第2条 清水都心ウォーターフロント地区の開発基本方針を示し、エリアマネジメントの仕組みを構築する。

#### (組織)

第3条 推進会議は、別表1に掲げる委員により構成する。

- 2 委員の任期は、2年とする。ただし、必要に応じて更新することができる。
- 3 推進会議には会長を置き、委員の互選によりこれを定める。
- 4 会長は推進会議を代表し、会務を総括する。
- 5 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員が、その職務を代理する。
- 6 会長は、必要があると認めるときは、委員以外のものに対し、推進会議への出席を求め、意見を聴取することができる。

#### (会議の開催)

第4条 推進会議は、会長が必要と認めるとき、若しくは委員から要請があった場合に開催する。また、推進会議の議長は会長がこれにあたる。

#### (清水 WF 地区都市デザイン専門家会議)

第5条 推進会議は、都市デザインに関する専門的な事項について、別途設置する「清水 WF 地区都市デザイン専門家会議」(以下、「専門家会議」)に意見及び支援を求めることができる。

#### (ワーキンググループ)

第6条 推進会議には、行政・地域関係者等からなるワーキンググループを置き、推進会議の指示に基づき必要な検討・調整を行う。

#### (事務局)

第7条 推進会議の事務局は、静岡県交通基盤部港湾局港湾企画課に置く。  
2 事務局は、推進会議の運営に関する事務及びその他の事務を処理する。

#### (情報公開)

第8条 推進会議は原則公開とする。

## 参考 会議要綱

(雑則)

第9条 この要綱に定めるもののほか、推進会議の運営に関し必要な事項は、会長が定める。

附 則

この要綱は平成28年1月12日から施行する。

この要綱は平成28年4月1日から施行する。

別表1

清水都心 WF 地区開発推進会議 名簿 (五十音順)

氏 名	役 職
おおむら てつお 大村 哲夫	静岡県地方港湾審議会 会長
たなか さぶろう 田中 三郎	みなと総合研究財団 首席研究員
なかい ゆう 中井 祐	東京大学大学院 教授
なんば たかし 難波 喬司	静岡県 副知事
にしお ただひさ 西尾 忠久	清水港運協会 会長 清水港上屋利用組合 理事長
ばば さとし 馬場 智	国土交通省中部地方整備局清水港湾事務所 所長
みのべ ゆうじん 美濃部 雄人	静岡市 副市長
みやざき そういちろう 宮崎 総一郎	清水海運貨物取扱同業会 会長
むらかみ みつひろ 村上 光廣	静岡商工会議所 副会頭
もちづき かおる 望月 薫	清水港客船誘致委員会 会長



### 清水都心 WF 地区都市デザイン専門家会議設置要綱

#### (名称)

第1条 本会は「清水都心 W F 地区都市デザイン専門家会議」(以下「専門家会議」と称する。

#### (目的)

第2条 別途設置する「清水都心 WF 地区開発推進会議」(以下「推進会議」)からの依頼に応じ、清水都心ウォーターフロント地区の開発基本方針について助言・提案する。

また、全体計画や各事業者の個別プロジェクトの設計、施工段階において、都市デザインに関する助言を行う。

#### (組織)

第3条 専門家会議は、別表1に掲げる委員により構成する。

- 2 委員の任期は、2年とする。ただし、必要に応じ更新することができる。
- 3 専門家会議には会長を置き、委員の互選によりこれを定める。
- 4 会長は専門家会議を代表し、会務を総括する。
- 5 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員が、その職務を代理する。
- 6 会長は、必要があると認めるときは、委員以外のものに対し、専門家会議への出席を求め、意見を聴取することができる。

#### (会議の開催)

第4条 専門家会議は、会長が必要と認めるとき、若しくは委員から要請があった場合に開催する。また、専門家会議の議長は会長がこれにあたる。

#### (事務局)

第5条 専門家会議の事務局は、静岡県交通基盤部港湾局港湾企画課に置く。

- 2 事務局は、専門家会議の運営に関する事務及びその他の事務を処理する。

#### (情報公開)

第6条 専門家会議は原則公開とする。

#### (雑則)

第7条 この要綱に定めるもののほか、専門家会議の運営に関し必要な事項は、会長が定める。

## 参考 会議要綱

### 附 則

この要綱は平成 28 年 1 月 12 日から施行する。

この要綱は平成 28 年 4 月 1 日から施行する。

### 別表 1

清水都心 WF 地区都市デザイン専門家会議 名簿（五十音順）

氏 名	役 職
いぬい くみこ 乾 久美子	横浜国立大学大学院 教授
くろせ たけふみ 黒瀬 武史	九州大学大学院 准教授
くわこ としお 桑子 敏雄	東京工業大学大学院 教授
なかい ゆう 中井 祐	東京大学大学院 教授
にしむら ひろし 西村 浩	株式会社ワークヴィジョンズ 代表取締役 株式会社リノベリング 取締役
ひがし けいこ 東 恵子	東海大学 教授



静岡県交通基盤部港湾局港湾企画課  
〒420-8601 静岡県静岡市葵区追手町9番6号  
TEL.054-221-2614 FAX.054-221-2389

静岡市都市局都市計画部都市計画課  
〒420-8602 静岡県静岡市葵区追手町5番1号  
TEL.054-221-1406 FAX.054-221-1117